Максим Коломиец

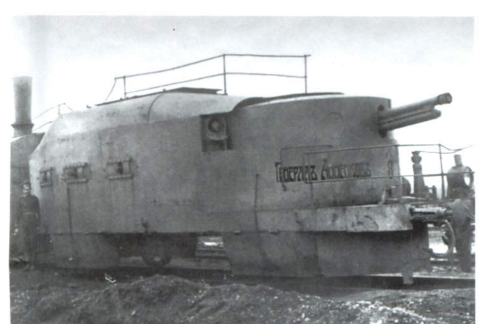
РУССКИЕ БРОНЕПОЕЗДА

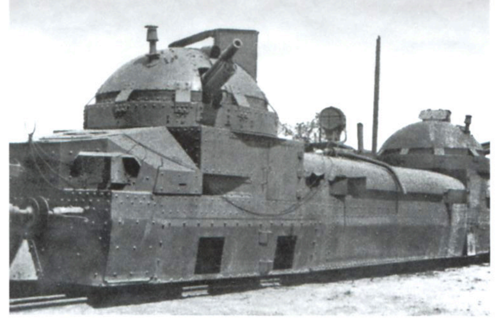
Первой Мировой

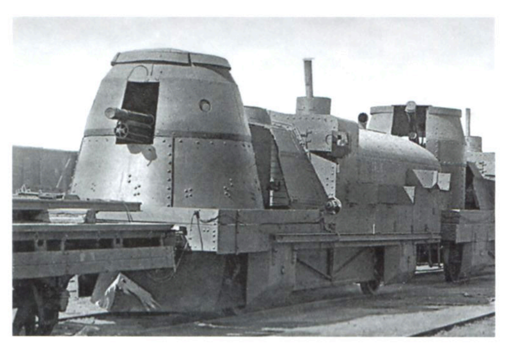
Русские бронепоезда Первой Мировой

«Стальные крепости» в бою

Максим Коломиец







Максим Коломиец

Русские бронепоезда Первой Мировой

«СТАЛЬНЫЕ КРЕПОСТИ» В БОЮ

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
2013

УДК 355/359
ББК 68
К 61

Худ. редактор
П. Волкова
В оформлении переплета использована иллюстрация художника
В. Петелина

Коломиец М.В.
К 61 Русские бронепоезда Первой Мировой. «Стальные крепости» в бою / Максим Коломиец. – М.: Стратегия КМ : Яуза : Эксмо, 2013. – 112 с. : илл. – (Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-699-63904-5

«Наступление дивизии в связи с работой бронепоезда идет успешно, поезд действует блестяще», «Бронепоезд неожиданной атакой захватил мост, чем обеспечил быстрое взятие города», «Подойдя к первой линии окопов и открыв по ним фланговый огонь из всех пулеметов и переднего орудия, поезд заставил неприятеля оставить окопы, обратив его в бегство...» – так участники Первой Мировой войны оценивали боевую работу русских бронепоездов, первый из которых вступил в строй уже в августе 1914 года. И если поначалу бронеплощадки представляли собой спешную переделку обычных вагонов, защищенных лишь простой сталью (как тогда выражались: «котельным железом») и слоями досок с засыпкой песка между ними, то уже в следующем году в бой пошли построенные по единому проекту бронепоезда типа «Хунхуз» с 12–16 мм броней, башенными орудийными установками, пулеметными спонсонами и централизованной водопроводной системой для охлаждения пулеметных стволов, шумоизоляцией и электрической сигнализацией. Но вершиной развития дореволюционных «стальных крепостей» стал мотоброневагон «Заамурец», который вообще не имел себе равных во всем мире и по техническому совершенству стоит в одном ряду с такими шедеврами русского военпрома как бомбардировщик «Илья Муромец» или эсминец «Новик», а его невероятная «одиссея» (от Одессы и Тирасполя до Владивостока и Китая) может стать сюжетом для авантюрного романа.
Эта книга, впервые в отечественной литературе, восстанавливает полную историю становления железнодорожной бронетехники в России и боевого применения русских бронепоездов на всех фронтах Первой Мировой и Гражданской войн. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей, схем и фотографий.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-63904-5

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 5

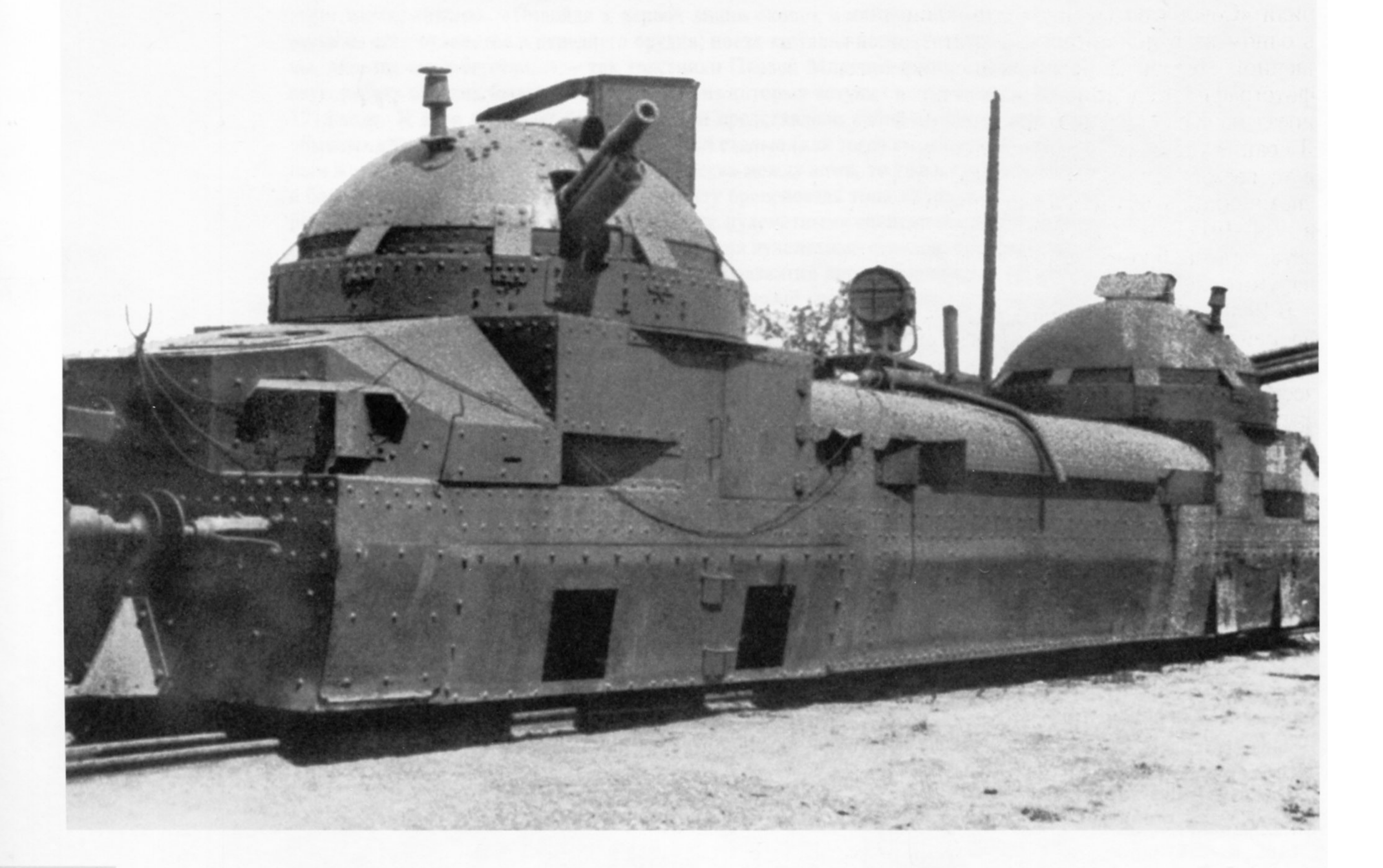
ПРЕДИСЛОВИЕ 6

РУССКИЕ БРОНЕПОЕЗДА ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ 32

ПРИЛОЖЕНИЕ 103



Мотоброневагон «Заамурец» в Китае, 1920 год. Хорошо виден прожектор, установленный на крыше центрального каземата. Снимок был сделан американским военным атташе (ЯМ).



ВВЕДЕНИЕ

Появление этой книги имеет свою, довольно давнюю историю. Году в 1980-м мне подарили «Советскую военную энциклопедию», в одном из томов которой, в статье, посвященной Первой мировой войне, оказалась фотография с подписью «Русский бронепоезд на Юго-Западном фронте, 1915 год». Я крайне удивился – оказывается, у нас уже в то время были и бронепоезда! Но кроме упоминаний в некоторых изданиях о том, что в 1914–1917 годах в России имелось не то десять, не то 12 бронепоездов, тогда ничего обнаружить не удалось.

В 1990 году я начал работу по теме русских бронепоездов в Российском (тогда еще Центральном) государственном военно-историческом архиве. Помню свои первые попытки среди множества описей различных военных организаций, учреждений и частей найти нужное – где искать я не знал. Помню первую удачу – дело о бронированном поезде 2-й Заамурской железнодорожной бригады. Во многом мне тогда помог мой друг Сергей Ромадин (кандидат исторических наук, на сегодняшний день он является одним из самых серьезных специалистов по бронепоездной тематике в мире). Постепенно приходил опыт, находились нужные документы. Работа в других архивах, различных музеях и библиотеках помогла дополнить найденные материалы, дала возможность подобрать иллюстративный ряд – фотографии, рисунки, чертежи...

Конечно, данная книга не претендует на полное «закрытие» темы по русским бронепоездам Первой мировой войны. Многие документы не сохранились или еще не найдены, а по периоду конца 1917-го – первой половине 1918 года их вообще не слишком много. Недостаточно изучен и период нахождения бронепоездов бывшей Русской армии в составе украинских воинских частей.

Во всех цитируемых в данной книге документах грамматика, орфография и стиль изложения приводятся без изменений. Все даты до января 1918 года приведены по старому стилю.

Автор выражает благодарность всем, кто помогал в сборе материалов для написания данной книги: сотрудникам (работавшим тогда и работающим сейчас) Российского (тогда еще Центрального) государственного военно-исторического архива Татьяне Бурмистровой, Татьяне Каменовой и Алексею Котову, работникам Российского государственного архива кинофотодокументов Нине Большаковой и Елене Васильевой, а также Янушу Магнускому (Польша), Семену Федосееву (Москва) и Стиву Залоге (США).

Особо хочется поблагодарить моего друга из Украины Сергея Ромадина, который помогал не только документами и иллюстрациями, но и оказывал необходимую моральную поддержку во время сбора материалов для этой книги.

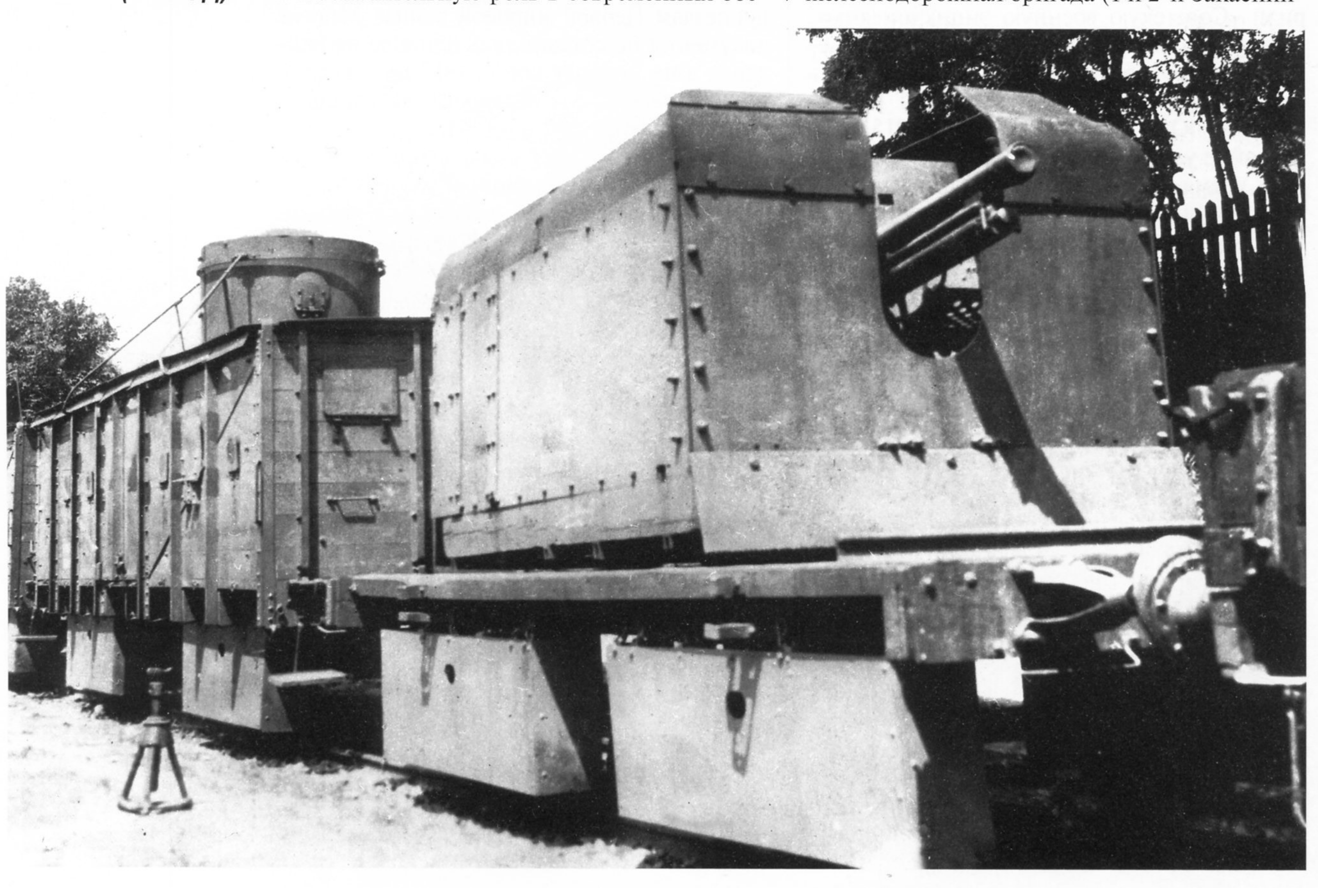
ПРЕДИСЛОВИЕ

Появление и строительство бронепоездов в России было связано, прежде всего, с развитием железнодорожных войск. Рождение последних, в России практически совпало с открытием железной дороги Петербург – Москва: 6 августа 1851 года император Николай I подписал «Положения о составе управления С.-Петербурго – Московской железной дороги». Согласно этому документу были сформированы 17 рот общей численностью 4340 человек, на которые возлагалась охрана железной дороги, а также поддержание в работоспособном состоянии железнодорожных путей и другой инфраструктуры.

В 1870 году железнодорожные части включили в состав инженерных войск, а в 1876 году на базе существующих рот и команд началось формирование железнодорожных батальонов. К началу русско-турецкой войны (весна 1878 года) в составе Русской армии имелось всего три таких батальона. Русско-турецкая война показала необходимость увеличения числа железнодорожных частей и их значительную роль в современных боевых действиях. Кроме того, предполагаемое сооружение Закаспийской железной дороги, которую планировалось вести в условиях боевых действий против текинцев, требовало участия в строительстве военных специалистов. В результате, к 1885 году число железнодорожных батальонов в Русской армии достигло пяти, при этом три из них были сведены в железнодорожную бригаду.

В последующие годы продолжилось формирование новых частей железнодорожных войск, которые активно участвовали в строительстве железных дорог в Средней Азии, на Кавказе, в Польше, на дальнем Востоке и в Китае. К 1 января 1907 года в составе Русской армии имелись один полк и 12 железнодорожных батальонов, часть из которых была сведена в железнодорожные бригады. В Европейской России дислоцировались 1-й железнодорожный полк (в Петербурге) и Барановичская бригада (2, 3 и 4-й батальоны), на Кавказе – 1-й Кавказский железнодорожный батальон, в Туркестане – Туркестанская железнодорожная бригада (1 и 2-й Закаспий-

Артиллерийский и пулеметный вагон (с наблюдательной башней) бронепоезда 9-го железнодорожного батальона. Юго-Западный фронт, 1915 год. Обратите внимание, что наружная обшивка пулеметного вагона выполнена из досок (РГАКФД).



ские батальоны), в Приамурье – Уссурийская бригада (1 и 2-й Уссурийские батальоны) и в Маньчжурии – Заамурская железнодорожная бригада (1, 2, 3 и 4-й Заамурские батальоны). При этом железнодорожные войска имели разную подчиненность: основная масса входила в состав управления военных сообщений Главного управления Генерального штаба (ГУГШ), но наиболее подготовленные части – 1-й железнодорожный полк и Заамурская железнодорожная бригада – подчинялись дворцовому коменданту и министру финансов соответственно. Это было связано со спецификой службы этих частей – полк обеспечивал передвижение поездов с императором и членами его семей, а Заамурская бригада находилась вне пределов Российской империи и контролировала Китайско-Восточную железную дрогу.

В Первую мировую войну Русская армия вступила, имея в своем составе один железнодорожный полк и 19 железнодорожных батальонов, часть из которых была сведена в четыре железнодорожные бригады. Однако к началу войны на передовой имелся всего один железнодорожный батальон – 9-й, который действовал с августа 1914 года в полосе Юго-Западного фронта.

К началу Первой мировой войны железнодорожные войска (кроме 1-го полка и Заамурской железнодорожной бригады) подчинялись отделу военных сообщений Главного управления Генерального штаба. В составе штаба каждого военного округа также имелось управление военных сообщений.

В созданной в июле 1914 года Ставке Верховного Главнокомандующего было сформировано управление военных сообщений, которое возглавил генерал-майор С.А. Ронжин*, до этого руководивший отделом военных сообщений ГУГШ. Ему подчинялись начальники военных сообщений всех фронтов и военных округов.

Начальники военных сообщений, состоявшие при штабах фронтов, были подчинены начальникам снабжений фронтов. В результате, данная система подчинения получилась громоздкой и неэффективной. Кроме того, аппарат начальника военных сообщений при Ставке оказался мал для решения стоявших перед ним задач по обеспечению воинских перевозок при мобилизации армии, а также при развертывании новых частей железнодорожных войск и обеспечении их работы.

Так, с началом войны было развернуто дополнительно к имеющимся 9 железнодорожным батальонам широкой колеи, 5 батальонов узкой колеи и 3 батальона узкой колеи на конной тяге (батальоны широкой колеи предназначались для работ на железных дорогах русской колеи, а узкоколейные должны были строить и эксплуатировать полевые узкоколейные железные дороги, при этом на части из них вместо тепловозов в качестве тягловой силы использовались лошади. – ***Прим. автора***).

Несмотря на значительные трудности и нехватку оборудования и материалов, железнодорожные части Русской армии в первый период войны проделали значительный объем работ. Например, только в прифронтовой полосе в районе Ивангорода (Северо-Западный фронт) с 12 по 20 октября 1914 года был восстановлен 261 километр железнодорожного полотна, что составляло более 40 километров в сутки. Большой объем работ проделали русские военные железнодорожники и в Галиции – в 1914–1915 годах они восстановили 3900 километров железных дорог, разрушенных противником при отступлении.

В сентябре 1915 года Верховный главнокомандующий утвердил «Положение о Главном управлении военных сообщений», в котором на опыте первого года войны определялись задачи управления. Начальник военных сообщений при Ставке стал называться – Главный начальник военных сообщений на Теа-

---

** Ронжин Сергей Александрович – родился 14 августа 1869 года, закончил Симбирский кадетский корпус и Николаевское инженерное училище (в 1889 году). Служил в 7-м саперном батальоне. В 1897 году окончил Николаевскую академию Генерального штаба по первому разряду.*

С 13 декабря 1902 года – штаб-офицер для особых поручений при командующем войсками Киевского военного округа, полковник (с 22 апреля 1907 года).

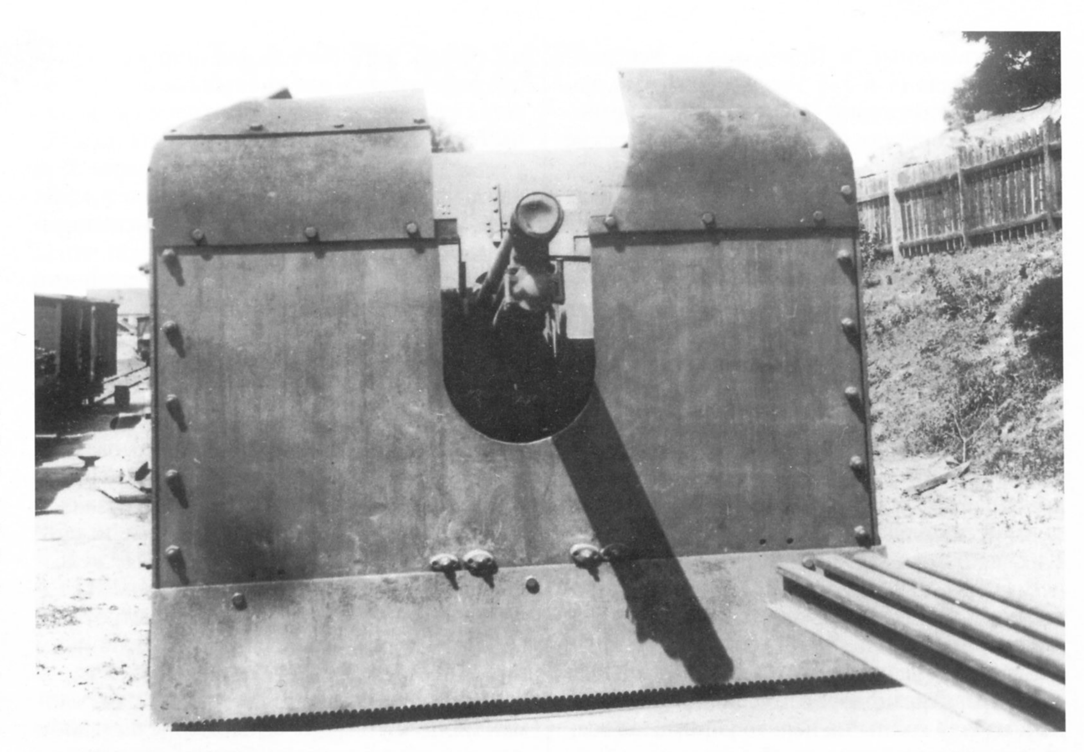
С 24 декабря 1908 года – заведующий передвижением войск Киевского района, с 23 апреля 1911 года начальник отделения отдела военных сообщений Главного управления Генерального штаба, генерал-майор (старшинство с 14 апреля 1913 года). В октябре 1913 года назначен помощником начальника, а с 22 мая 1914 года начальником отдела военных сообщений ГУГШ.

19 июля 1914 года назначен начальником военных сообщений при Верховном главнокомандующем, впоследствии занимал должность главного начальника военных сообщений, генерал-лейтенант (1916 год).

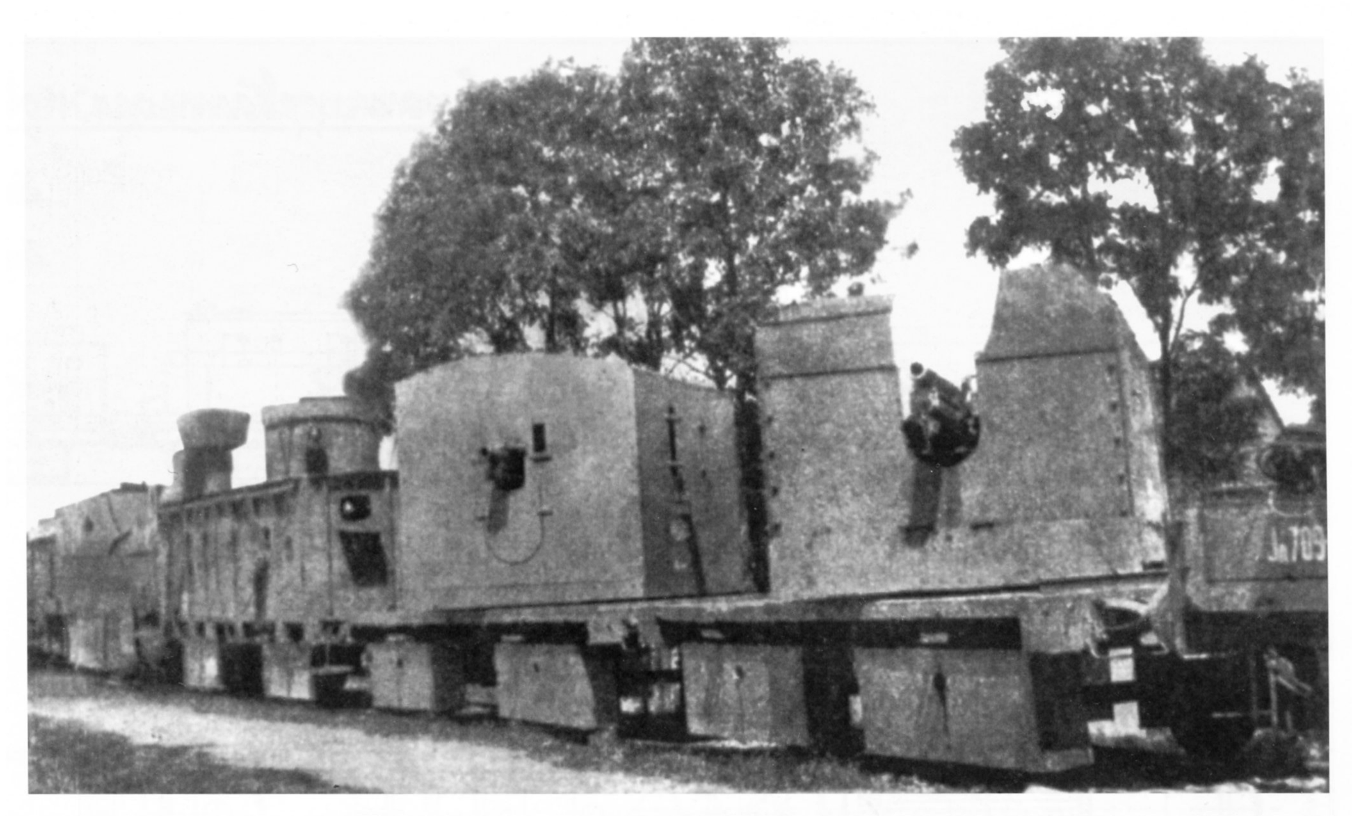
С 16 января 1917 года в распоряжении военного министра, а в мае зачислен в резерв чинов при штабе Одесского военного округа.

В годы Гражданской войны служил в Вооруженных Силах Юга России, затем эмигрировал в Югославию. Умер в 1929 году.

Вид спереди на артиллерийский вагон бронепоезда 9-го железнодорожного батальона. Юго-Западный фронт, 1915 год. Хорошо видна 80-мм австрийская пушка М 05. Обратите внимание, что бронировка выполнена из различных по конфигурации кусков стали – видимо использовали то, что оказалось под рукой (РГАКФД).



Вид спереди слева на артиллерийский вагон бронепоезда 9-го железнодорожного батальона. Юго-Западный фронт, 1915 год. На борту видна белая надпись: «9-й жел. дор. батальонъ» (РГАКФД).



Общий вид бронепоезда 9-го железнодорожного батальона. Юго-Западный фронт, 1915 год. Видны два артиллерийских и пулеметный вагоны, а также австрийский бронепаровоз. Обратите внимание, что второй артиллерийский вагон изготовлен более основательно, имеет крышу и дверь в борту (АСКМ).

тре военных действий, а его аппарат был реорганизован.

Одновременно были переформированы отделы военных сообщений фронтов, а их начальников вывели из подчинения главным начальникам снабжения и напрямую подчинили начальникам штабов фронтов. По состоянию на сентябрь 1915 года на фронтах находилось 16 железнодорожных батальонов широкой колеи, а также 12 узкоколейных и 2 запасных.

Тем не менее, несмотря на значительное увеличение частей, оснащенность техникой железнодорожных войск оставалась довольно слабой. Кроме того, не хватало опытных специалистов, а качество подготовки частей было далеко от требуемого.

К сентябрю 1917 года численность железнодорожных войск составляла более 133 тысяч человек, они включали в себя 12 управлений бригад, 4 полка и 48 железнодорожных батальонов широкой колеи, а также 20 парковых конных эксплуатационных бригад, 8 паровых и конных узкоколейных парков, тракторно-экскаваторное отделение и военный завод, обеспечивающий части необходимым оборудованием. Но, несмотря на это, железнодорожных войск не хватало, чтобы обеспечить растущие нужды фронта.

В ходе боевых действий произошло и изменение задач, стоящих перед железнодорожными войсками. Если к августу 1914 года они ориентировались, прежде всего, на сооружение и эксплуатацию узкоколейных полевых железных дорог, то к осени 1917-го железнодорожники занимались главным образом постройкой и восстановлением ширококолейных дорог.

ПЕРВЫЕ ШАГИ. Идея использования железнодорожного подвижного состава в боевых целях возникла во второй половине XIX века на основе развития железнодорожного транспорта. Примерно в это же время появляются и первые блиндированные поезда.

Русское военное ведомство внимательно следило за всеми новинками: оно имело информацию и о применении англичанами блиндированного поезда в Египте в 1882 году, и об использовании «стальных крепостей» в англо-бурской войне 1899–1901 годов. Впрочем, как и в других странах, тогда идея использования бронированных железнодорожных составов не нашла поддержки у командования Русской армии.

Первый русский бронированный (точнее сказать «блиндированный» поезд появился... в Китае. Произошло это во время боевых действий, известных как подавление так называемого Боксерского восстания (или восстания ихэтуаней, 1899–1901 года). В России его еще называли восстанием «большого кулака».

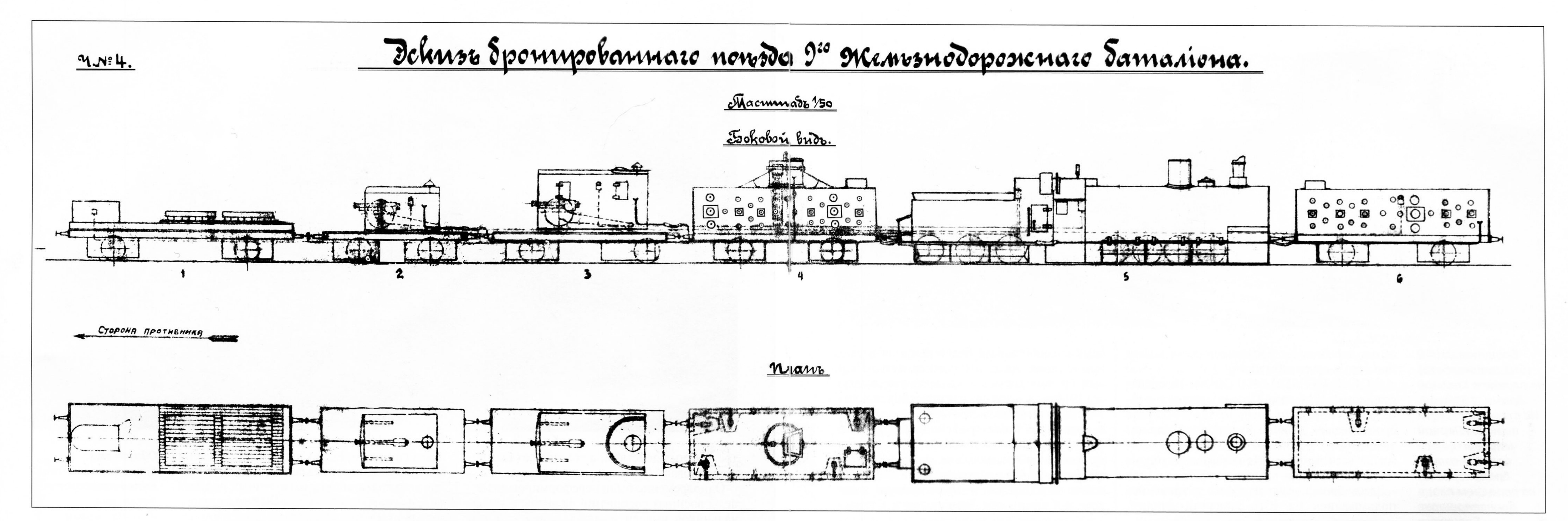


Схема боевого состава бронепоезда 9-го железнодорожного батальона по состоянию на весну 1917 года. Он состоит из двух артиллерийских и двух пулеметных вагонов (один из них с наблюдательной башней командира бронепоезда), бронепаровоза Ов (его бронировка выполнена по типу бронепоезда 8-го желбата), и контрольной платформы с броневой наблюдательной рубкой (РГВИА).

В конце мая 1900 года восставшие ихэтуани заняли китайскую часть Тяньцзиня. Находившиеся в городе иностранцы срочно начали укреплять свой квартал, в город спешно направлялись моряки с находившихся поблизости военных судов европейских держав. Но к 30 мая в Тяньцзине имелось всего несколько десятков русских моряков, взвод казаков и иностранных волонтеров. Естественно, этого было мало для защиты иностранной колонии, насчитывающей более 2000 человек.

Русское командование немедленно направило на помощь отряд под командованием полковника Анисимова, который высадился в Тангу, где захватил несколько поездов. В результате, к 31 мая русские моряки заняли европейский квартал Тяньцзиня.

На следующий день в городе уже насчитывалось около 2500 войск различных европейских государств. Для обеспечения связи с эскадрой, стоявшей на рейде Хайхэ, 2июня на станции Цзюньляньчэн спешно соорудили вооруженный поезд, на котором находились русские моряки. Поезд курсировал по железнодорожной ветке до снятия осады с города 10 июня 1900 года.

Согласно сведениям французского исследователя П. Мальмасари, экипаж этого поезда составлял 200 человек. Никаких изображений или более подробных сведений об этом эпизоде автору найти не удалось. Однако едва ли данный состав имел какое-то серьезное вооружение и защиту, учитывая ограниченное время, затраченное на его сооружение.

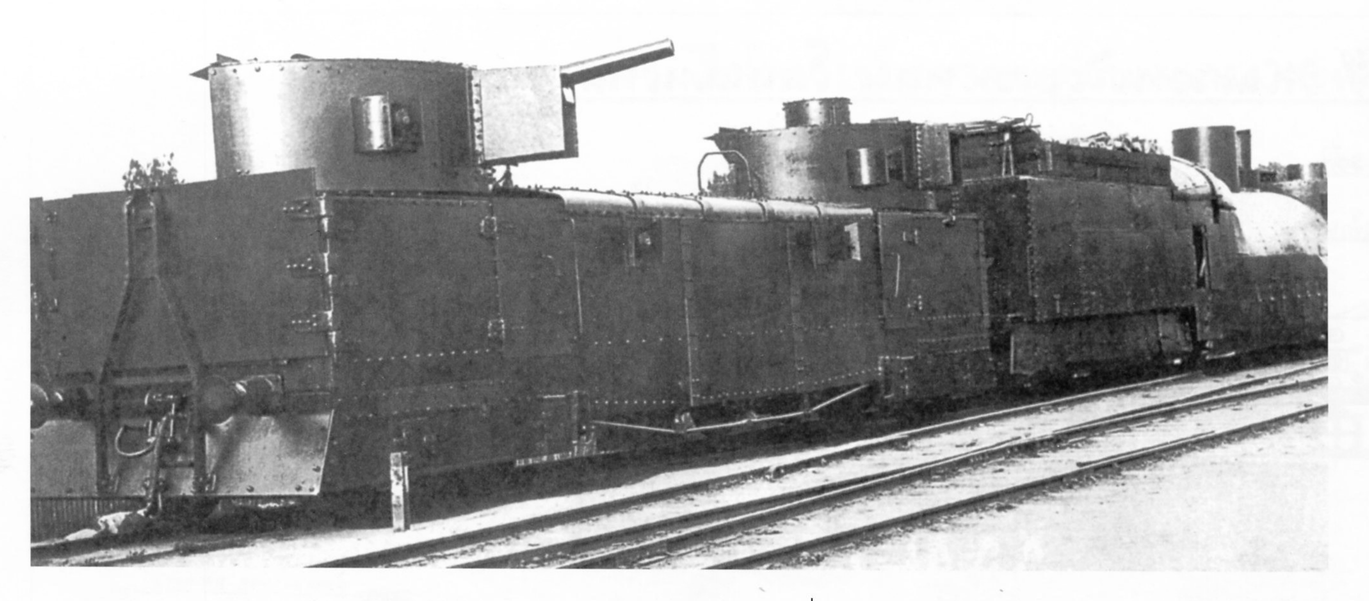
Примерно в то же время правлением Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) был разработан проект бронепоезда, в соответствии с которым Путиловский завод изготовил комплекты деталей бронировки 15 платформ и нескольких паровозов. В начале 1901 года их доставили Манчжурию, но в связи с завершением военных действий сдали за ненадобностью на склад. Справедливости ради следует сказать, что этот бронепоезд в первую очередь предназначался для перевозки войск в зоне обстрела противника, а не для ведения огневого боя. Изображений бронеплощадки КВЖД автору найти не удалось, но представление о ее конструкции можно узнать из документов. Дело в том, что осенью 1916 года правление КВЖД направило в Главное военно-техническое управление предложение о поставке бронеплатформ своей конструкции. Проект был рассмотрен, и направлен для заключения в управление военных сообщений ставки, где 4 ноября 1916 года по нему было дано следующее заключение:

«Предлагаемая КВЖД бронированная платформа назначалась, как следует из чертежа (чертеж в документах отсутствует. – ***Прим. автора***), только для перевозки войск по обстреливаемым участкам пути, так как не имеет ни бойниц, ни какого-нибудь устройства для установки пулеметов и орудий. Поэтому в таком виде бронированная платформа не может быть использована для боевой службы бронепоездов. Необходимо предварительно провести целый ряд дополнительных переустройств: устроить установку орудий и пулеметов, прорезать окна, защитить броней колеса, усилить рессоры и пр.

Возможно, что ввиду того, что платформа имеет длину 21 фут, тогда как в последних бронепоездах приняты 35-футовые платформы, было бы проще перенести всю броню на новую платформу».

Также отмечалось, что «имеющаяся на платформе броня является материалом очень ценным», и ее можно использовать для постройки новых бронепоездов. Было принято решение о направлении платформ КВЖД в 4-й коренной парк, но едва ли это было сделано.

Во время русско-японской войны для обсуждения вопроса о бронепоездах была создана комиссия при управлении железных дорог, которая начала свою работу в марте 1904 года. В ходе обсуждения она пришла к выводу о «нецелесообразности использования бронепоездов против крупных отрядов противника, вооруженных артиллерией, но в то же время сочла необходимым иметь на Театре военных действий несколько блиндированных паровозов». Последние опять-таки предполагалось применять для воинских перевозок, а не для боевого использования. Тем не менее, в мае 1904 года на совещании по вопросу блиндирования подвижного состава рассматривались проекты бронировки, разработанные Путиловским и Коломенским заводами. Проект Путиловского завода был признан более удачным, однако имел ряд недостатков, и его верну-



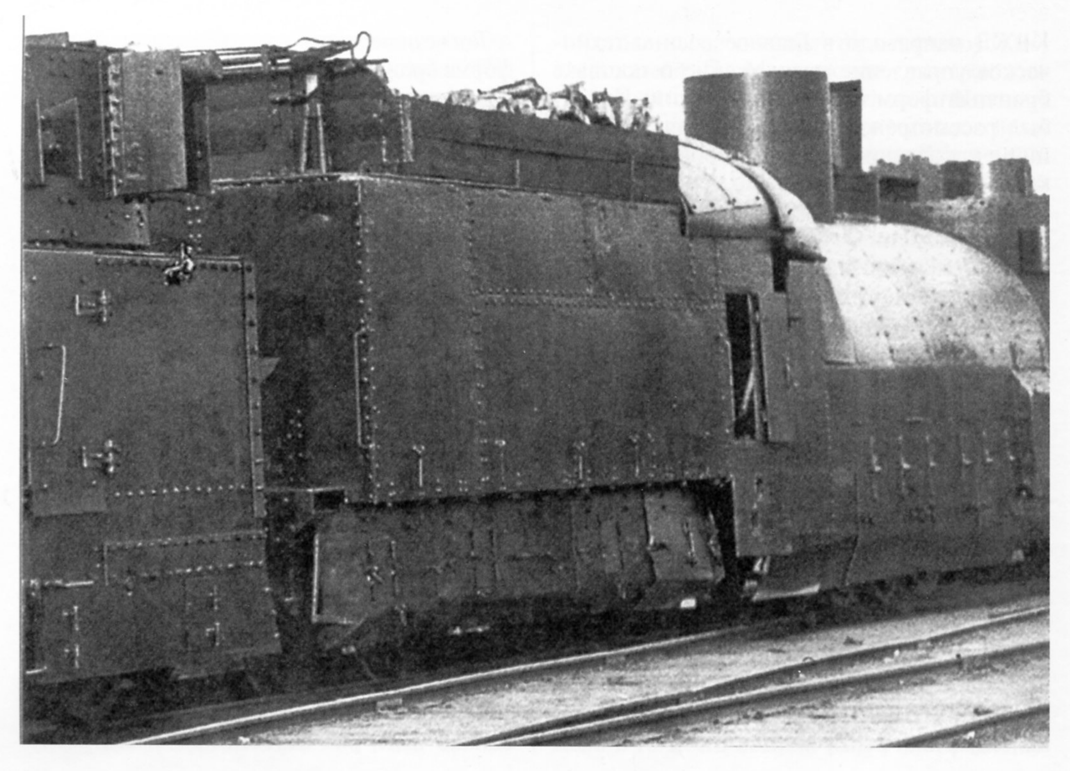
Бронепоезд № 9 (бывший желбата) на службе в Красной Армии. 1919 год. Из старой матчасти периода Первой мировой войны остался только бронепаровоз, на переднем плане бронеплощадка Брянского завода со 107 и 76,2-мм пушками в полубашнях и шестью пулеметами. (АСКМ).

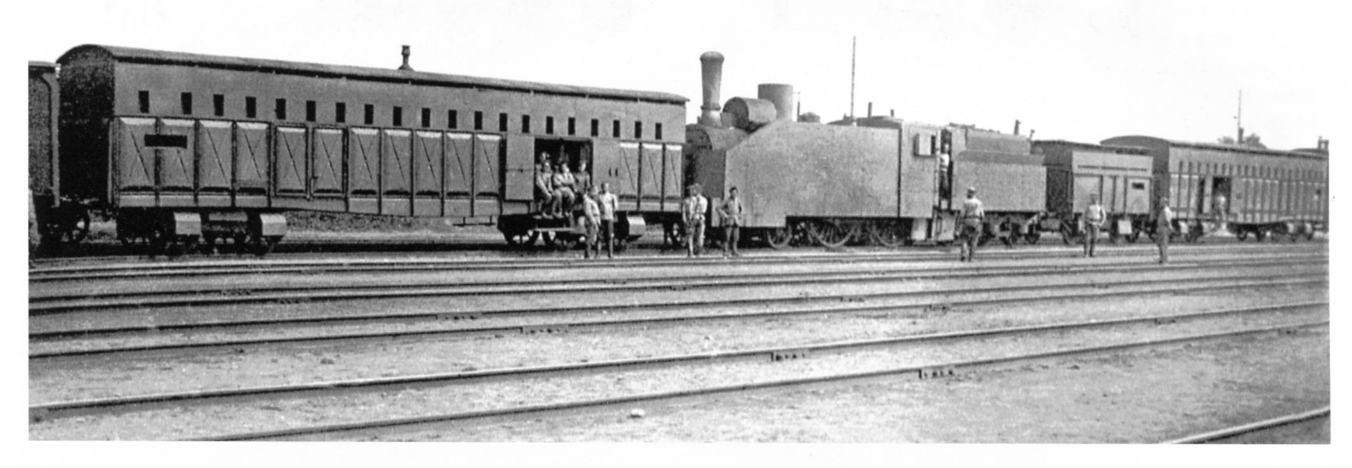
Более крупный вид бронепаровоза бронепоезда 9 (бывший желбата) (АСКМ).

ли на доработку, а после окончания войны про него и вовсе забыли.

В ОГНЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ. Начавшаяся летом 1914 года Первая мировая война стала серьезным толчком для появления бронепоездов. Причем их строительство началось сразу же всеми воюющими странами на всех фронтах. Не осталась в стороне от этого и Россия.

Здесь бронепоезда наиболее активно использовались на Юго-Западном фронте, чему способствовала более развитая в данном районе железнодорожная сеть. Первый бронепоезд появился здесь уже в августе 1914 года – для его изготовления использовали трофейные австро-венгерские вагоны и паровоз, а также трофейное вооружение. Поезд соорудили в 9-м железнодорожном батальоне, и он действовал на западноевропейской колее (1435 мм, колея российских дорог составляет 1524 мм. – ***Прим. автора***) в полосе 8-й армии под Тарнополем и Станис-





Бронепоезд Морского полка особого назначения. Лето 1915 года. Хорошо видно, что он состоит из двух 4-осных металлических вагонов «Фокс-Арбель», 2-осного металлического полувагона и полубронированного паровоза серии Я. Для стрельбы из пулеметов и винтовок в бортах прорезаны бойницы (АСКМ).

лавовым, причем весьма успешно, несмотря на примитивную конструкцию. Этому способствовал маневренный характер боевых действий в Галиции – русские войска наступали, причем с весьма значительным темпом: например, 8-я армия с 5 по 12 августа прошла до 150 километров.

То, что бронепоезд на Юго-Западном фронте был только один, можно объяснить лишь тем, что и железнодорожных войск к началу войны имелось здесь весьма мало – всего один железнодорожный батальон (9-й). Прибывшие на фронт батальоны сразу же включались в боевую работу, и зачастую просто не имели ни времени, ни возможностей для сооружения бронепоездов. Тем не менее, весной 1915 года, с наступлением затишья на Юго-Западном фронте, началось сооружение сразу нескольких бронепоездов – 3 и 6-м железнодорожными батальонами, а также 4-й подвижной артиллерийской мастерской 8-й армии. Последний состав строился под впечатлением успешных действий бронепоезда 9-го батальона, и курировался лично командующим 8-й армией генералом Брусиловым.

К этому моменту управление военных сообщений (УПВОСО) Юго-Западного фронта уже проанализировало сведения о действиях бронепоезда 9-го желбата, а также располагало информацией о применении «стальных крепостей» как союзниками, так и противниками. Поэтому УПВОСО Юго-Западного фронта запросило железнодорожные батальоны, нужны ли им бронепоезда. 15 марта 1915 года генерал И. Павский* телеграфировал в Ставку:

«Бронепоездов имеется всего один, [в] распоряжении 9-го железнодорожного батальона, боевую задачу получает по указанию штаба 9-й армии. Остальные батальоны бронепоездов не имеют. Запрошенные [о] необходимости [бронепоездов] в сентябре [1914 года] батальоны ответили ненужностью их. Настоящее время 8-й батальон подтверждает ненужность, 7-й же просит дать ему 2 поезда. По заявлению генерала Колобова, означенные поезда ни для восстановления, ни для эксплуатации [железных до-

---

** Павский Иван Владимирович, родился в 1870 году, закончил 1-й кадетский корпус, Николаевское инженерное училище и Николаевскую академию Генерального штаба (в 1896 году). Служил в 3-м понтонном батальоне, а с 1903 года – в управлении военных сообщений Главного управления Генерального Штаба. В конце 1905 года – полковник, начальник отделения отдела военных сообщений ГУГШ, в 1911 году – генерал-майор. В августе 1914 года назначен начальником военных сообщений Юго-Западного фронта, в сентябре 1916 года – помощник главного начальника снабжения армий Юго-Западного фронта. В 1917 году получил чин генерал-лейтенант, в августе арестован Временным правительством, но затем освобожден.*

В конце 1917 года занимал должность начальника военных сообщений Войска Донского, в начале 1918 года присоединился к Добровольческой армии. В феврале 1919 года назначен начальником санитарной части при штабе Главнокомандующего Вооруженными Силами Юга России. В 1920 году эмигрировал в Королевство сербов, хорватов и словенцев, где с 1921 года работал в министерстве путей сообщения. При приближении частей Красной Армии в 1944 году уехал в Германию. Умер 4 декабря 1948 года в лагере беженцев Фишбек под Гамбургом.

Общий вид полубронированного паровоза серии Я из состава бронепоезда Морского полка особого назначения. Предположительно зима 1915 года (РГАКФД).

«Революционный поезд» 10-го железнодорожного батальона (бывший Морской бригады особого назначения). Начало 1918 года. За передним броневагоном «Фокс-Арбель» виден вагон с двумя 76,2-мм зенитными орудиями Лендера из состава одной из железнодорожных батарей для стрельбы по воздушному флоту. Обратите внимание на белый якорь, изображенный на переднем вагоне – «наследие» Морской бригады (АСКМ).



Разбитый бронированный 4-осный вагон «Фокс-Арбель» из состава бронепоезда Морского полка особого назначения. 1916 год. Вагон был разбит немецкой артиллерией 10 марта 1916 года. У левого края броневого листа с бойницами различим белый якорь (АСКМ).

рог] не нужны. Ввиду разногласия запрошены [о] необходимости штабы армий».

То, что железнодорожные части без особого энтузиазма относились к бронепоездам, вполне объяснимо. Основной задачей желбатов являлось восстановление и эксплуатация железных дорог в прифронтовой полосе, а при отступлении – разрушение железнодорожного полотна и всей инфраструктуры. Учитывая, что в батальонах имелась острая нехватка не только квалифицированных инженерных и технических кадров, но и вообще людей, любое отвлечение солдат и офицеров для других задач мягко говоря не приветствовалось командованием батальонов. Кроме того, не следует забывать, что желбаты изначально не предполагалось использовать для участия в боевых действиях, и они не имели в достаточном количестве винтовок, а артиллерия и пулеметы им вовсе не полагались по штату. Поэтому для укомплектования команд бронепоездов требовалось либо обучить железнодорожников артиллерийско-пулеметному делу (что было маловероятно из-за отсутствия в батальонах орудий и пулеметов), либо прикомандировать специалистов из других родов войск. Поэтому нет ничего удивительного в том, что идея строительства бронепоездов сначала не была слишком популярна у офицеров службы военных сообщений, перед которыми стояли другие задачи. Например, 20 марта 1915 года находившийся во Львове полковник Б. Стеллецкий* докладывал генералу Ронжину в Ставку:

«На сети Галицийских железных дорог имеется один бронепоезд в составе бронепаровоза и двух вагонов, находящийся в распоряжении 9-го железнодорожного батальона. Ни для восстановления, ни для эксплуатации железных дорог бронепоезда не нужны, опыт войны в Галиции показал, что особой необходимости в них и в боевом отношении не встречается.

В случае же, если встретилась бы экстренная необходимость сформировать более за-

---

** Стеллецкий Борис Семенович, родился 23 августа 1872 года. Закончил Одесское пехотное юнкерское училище (в 1894 году) и Николаевскую академию Генерального Штаба (в 1901 году). Служил в Варшавском и Киевском военных округах, в феврале 1911 года назначен заведующим передвижениями войск Киевского района, полковник (старшинство с 6 декабря 1911 года).*

С началом Первой мировой войны служил в управлении УПВОСО Юго-Западного фронта, с 14 декабря 1915 года – штаб-офицер для поручений при главнокомандующем армиями Юго-Западного фронта, с 28 октября 1916 года – начальник ВОСО Дунайской армии.

В 1918 году служил начальником штаба армии гетмана Скоропадского, получил чин генерал-хорунжего. Эмигрировал в Югославию, где умер 25 февраля 1939 года.

щищенный состав, то это возможно сделать при помощи имеющегося под руками материала из земляных мешков».

Однако в отличие от железнодорожников, командование армий быстро поняло, какую пользу могут принести бронированные поезда в маневренной войне, которая в то время шла в Галиции. Поэтому уже 21 марта 1915 года в Ставку поступила телеграмма из управления военных сообщений Юго-Западного фронта от генерала Павского, в которой говорилось следующее:

«Армии просят изготовить бронепоезда: 3-я – один, 8 и 9-я – по два. Состав: паровоз и две артиллерийских платформы, пулеметный вагон с наблюдательной башней, один для ремонта пути и предохранительная платформа. От 4-й армии ответа еще не получили, по получении донесу дополнительно. Прошу указания, может ли быть изготовлена часть этих поездов в мастерских дорог Юго-Западного фронта».

Видимо ответ на эту телеграмму был получен положительный, так как уже 26 марта 1915 года генерал Павский докладывал в Ставку:

«Ввиду требования армий генерал Колобов разрешил железнодорожным батальонам изготовить бронепоезда своими средствами по примеру 9-го батальона. В состав каждого предполагалось включить паровоз и 2–3 броневагона. Для вооружения предполагалось использовать трофейные австрийские орудия и пулеметы, которые должны были выделить начальники этапно-хозяйственных отрядов соответствующих армий. Командирами бронепоездов предполагалось назначить старших офицеров или командиров рот из состава железнодорожных батальонов, а пулеметчиков и артиллеристов должны были присылать из армий».

Однако начавшееся в апреле 1915 года наступление германо-австрийских войск и отход армий Юго-Западного фронта вынудили свернуть работы по изготовлению бронепоездов, которые велись в Перемышле, Львове и Станиславе. Тем не менее, удалось закончить изготовление одного бронепоезда в Перемышле. Фактически, это был трофейный австро-венгерский состав, который отремонтировали и привели в порядок. Этот бронепоезд поступил во 2-й Сибирский железнодорожный батальон. Несмотря на то, что к весне 1915 года на Юго-Западном фронте имелось всего два бронепоезда, действовали они довольно успешно. Этому способствовало то, что русские войска отходили из Галиции, и бронепоезда вели арьергардные бои, действуя на еще не разрушенных участках железных дорог.

В результате, управление ВОСО Юго-Западного фронта приняло решение о строительстве дополнительного числа бронепоездов, но не полукустарных, как составы 9-го

Польский бронепоезд «General Konarzewski». Весна 1918 года. Два броневагона этого состава до этого входили в состав бронепоезда № 1 «Минский коммунистический имени Ленина» (бывший Морской бригады). На передней стенке вагона хорошо виден белый якорь (ЯМ).



и 2-го Сибирского батальонов, а более «солидной» конструкции по заранее разработанному проекту. Начальник УВОСО Ставки генерал Ронжин докладывал генералу П. Кондзеровскому (последний занимал должность дежурного генерала при Верховном главнокомандующем. – ***Прим. автора***) следующее:

«Необходимость иметь при железнодорожных батальонах бронепоезда стала очевидной еще в конце прошлого год. Участие бронепоездов в делах настоящей войны вполне выяснило их постоянную необходимость.

Огромно моральное впечатление, особенно в ночное время, производимое ими на неприятеля. Неожиданный и удачный набег бронепоезда, действовавшего быстро и внезапно, наносит большое опустошение в рядах противника, производит на противника ошеломляющее впечатление, и зачастую содействует полному успеху пехоты или поддержке ее в трудную минуту.

Вследствие этого, 6 и 9-й железнодорожные батальоны, работавшие на Юго-Западном фронте, еще до начала текущего года построили по одному бронепоезду (на самом деле, бронепоезд 6-го желбата был готов весной 1915 года, но ввиду убытия 6-го батальона был передан в состав 2-го Сибирского желбата. – ***Прим. автора***). Постройка была сделана наскоро, своими средствами, без предварительных проектов, не задаваясь выработкой конструкции, а применяясь к случайным типам австрийских вагонов. Вагоны были просто обшиты котельным железом, и снабжены австрийскими пушками и пулеметами.

Поезда эти, в начале текущего года стали выходить в бой, и, несмотря на примитивность, оказывали весьма значительную поддержку войскам боевых участков, прилегавших к железнодорожным линиям.

Ряд успешных действий таких бронепоездов-пугачей, особенно блестящий налет поезда 2-го Сибирского железнодорожного батальона в тыл австрийских позиций около Красного в начале июня 1915 года, привел к мысли о необходимости иметь при каждом железнодорожном батальоне по одному бронепоезду, но не кустарного производства, а обдуманной конструкции по заранее составленному плану с разработкой деталей».

В результате, летом 1915 года в Киевских главных мастерских Юго-Западных железных дорог началось строительство шести бронепоездов – четырех по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады, и по одному по проектам 8-го желбата и 4-й подвижной артиллерийской мастерской. В результате, к ноябрю 1915 года на Юго-Западном фронте было семь бронепоездов (еще один к этому времени погиб в бою), и один был сдан в начале 1916 года.

Что касается других фронтов, то там строительство бронепоездов не получило такого

Еще один снимок польского бронепоезда «General Konarzewski». Весна 1918 года. Передний вагон от бронепоезда № 1 «Минский коммунистический имени Ленина» (бывший Морской бригады), паровоз не бронированный (ЯМ).





Бронепаровоз серии Я (бывшего бронепоезда Морской бригады) в составе бронепоезда № 6 «Путиловцы» Красной Армии. 1919 год (АСКМ).

размаха, как на Юго-Западном, хотя и появились они там практически одновременно со своими «галицийскими» собратьями.

Так, в ноябре 1914 года один бронепоезд появился на Северо-Западном фронте, под Лодзью. Несмотря на то, что его конструкция была далека от совершенства, своими действиями он оказывал существенную поддержку своим войскам. Впоследствии состав действовал в составе частей Привислинского укрепленного района.

Еще один бронепоезд был сооружен прибывшим под Ригу в июне 1916 года 5-м Сибирским железнодорожным батальоном. Как и предыдущий состав, он имел весьма примитивную конструкцию.

Таким образом, Северный и Западный фронты к осени 1915 года имели всего по одному бронепоезду, о которых 29 сентября 1915 года генерал Н. Тихменев* докладывал Ронжину:

«Один бронепоезд эвакуированный из Ивангорода, находится на станции Полочаны, обслуживается Морским полком, и состоит в ведении Морского полка.

Другой бронепоезд на участке Очер – Крейцбург обслуживается командой 5-го Сибирского железнодорожного батальона и состоит в ведении начальника Очерского отряда полковника Долматова»

Три недели спустя, 20 октября 1915 года, Тихменев направил начальникам управлений военных сообщений Северного и Западного фронтов следующую телеграмму:

«Признается необходимым иметь по два бронепоезда на фронте, прошу Вашего заключения и выяснения, может ли быть дано оборудование и вооружение – по два орудия и по 16 пулеметов русских или неприятельских».

Учитывая малое количество бронепоездов на Северо-Западном фронте (он был разделен на Северный и Западный в августе 1915 года. – **_Прим. автора_**), в июне 1915 года прибывший из Ставки в Петроград генерал Ронжин провел переговоры с руководством

** Тихменев Николай Михайлович, родился в 1872 году. Окончил военно-училищный курс Московского пехотного юнкерского училища (в 1891 году) и Николаевскую академию Генштаба (в 1897 году). Служил в 8-й артбригаде, 2-й отдельной кавалерийской бригаде, штабе 3-й гренадерской дивизии. Участник боевых действий в Китае в 1900–1901 годах и русско-японской войны, в ходе которой занимал должность правителя канцелярии полевого управления этапами Маньчжурской армии, а затем – правителя канцелярии начальника военных сообщений 1-й Маньчжурской армии. Полковник (старшинство с 6 декабря 1907 года), столоначальник ГУГШ и начальник отделения ГУГШ (с сентября 1907 года по сентябрь 1913 года).*

За участие в боях в составе 8-й армии Юго-Западного фронта в августе 1914 года награжден орденом Св. Георгия 4-й степени, генерал-майор (с 28 октября 1914 года). За бои под Львом осенью 1914 года награжден Георгиевским оружием. С февраля 1915 года – командир бригады 58-й пехотной дивизии, в мае 1915 года назначен помощником начальника военных сообщений армий Юго-Западного фронта, а с 5 октября 1915 года – помощником главного начальника военных сообщений при Ставке.

8 февраля 1917 года назначен начальником военных сообщений ТВД, генерал-лейтенант (1917 год).

В сентябре 1917 года зачислен в резерв чинов при штабе Одесского военного округа.

В 1918 году вступил в Добровольческую армию, где занимал пост начальника военных сообщений, с 11 марта 1919 года – главный начальник военных сообщений штаба главнокомандующего ВСЮР.

В 1920 году эмигрировал во Францию. Умер в Париже 22 июня 1954 года.

Главного военно-технического управления о разработке проекта бронированного поезда. По нему предполагалось изготовить три однотипных состава для нужд Северо-Западного фронта.

11 августа 1915 года ГВТУ уведомило Главное управление Генерального Штаба (ГУГШ) о том, что штаб Верховного главнокомандующего разрешил изготовление в Петрограде трех бронепоездов для Северо-Западных железных дорог. В этом же письме ГВТУ просило отпустить необходимое для бронепоездов вооружение.

ГУГШ запросило Ставку о возможности выделения пушек и пулеметов, но в ответ получило телеграмму, в которой говорилось, что «формирование бронепоездов признано нежелательным, и не отвечающим современным требованиям».

Как выяснилось впоследствии, отрицательный ответ был получен из-за неправильно понятой информации. Об этом 10 ноября 1915 года генерал Ронжин докладывал следующее:

«Начало уже было сделано, но вследствие недоразумения, вызванного телеграммой генерала Кондзеровского в Петрограде полковнику Каменскому, работы были приостановлены. Узнав об этом в сентябре месяце из сношений управления железных дорог и начальника ГВТУ, я сообщил об этом генералу Кондзеровскому 10 сентября, что я всецело поддерживаю сооружение бронепоездов, и приостановка налаженного дела произошла вследствие неточности, допущенной генералом Кондзеровским в телеграмме».

Но момент был упущен, и работы по проектированию и изготовлению бронепоездов, разработанных ГВТУ прекратили.

Были и другие попытки изготовить дополнительное число бронепоездов для нужд Северного фронта. Так, 11 октября 1915 года командир 3-го железнодорожного батальона обратился в управление военных сообщений со следующей просьбой:

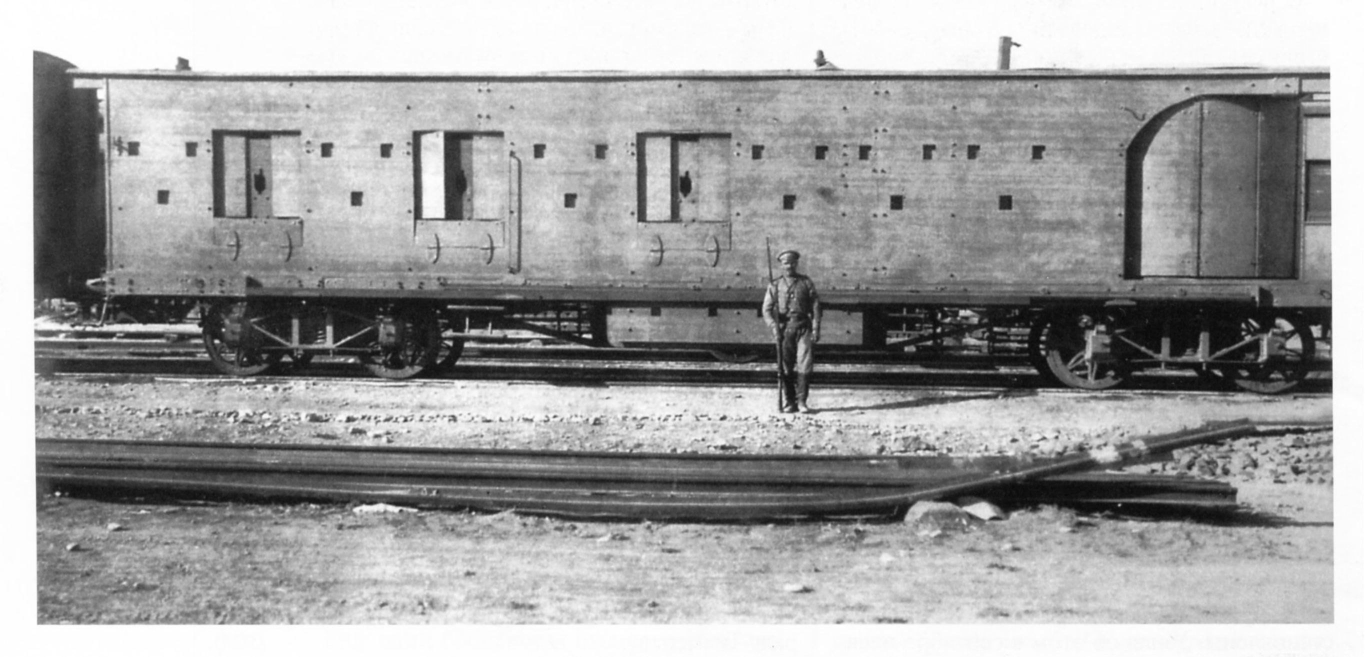
«Ввиду отсутствия бронепоездов на Северном фронте прошу оказать содействие – предоставить вагон и две платформы Арбеля для оборудования своими средствами в помещении Вологодских железнодорожных мастерских».

Видимо уже имея опыт постройки бронепоезда, командир батальона решил изготовить еще один состав.

Запрошенный по этому вопросу начальник ВОСО Северного фронта генерал Колпаков 30 октября 1915 года сообщил в Ставку генералу Тихменеву:



Команда польского бронепоезда «General Konarzewski». Весна 1918 года. Слева 4-осный вагон «Фокс-Арбель» с двумя 76,2-мм пушками Лендера, справа бронированный «Фокс-Арбель» бывшего бронепоезда Морской бригады (ЯМ).



Бронированный вагон одного из бронепоездов Кавказской армии. 1915 год. Хорошо видны бойницы для стрельбы из винтовок и окна с бронеставнями для установки пулеметов (ВИМАИВВС).

Паровоз одного из бронепоездов Кавказской армии. 1915 год. Хорошо видно, что он имеет лишь частичную бронировку (ВИМАИВВС).

«Работы по устройству бронепоезда 3-й батальон начал до моего вступления в должность. Кем была поручена работа и по какому проекту мне неизвестно. Командир батальона запрошен».

В результате, инициатива не нашла поддержки, и все подготовительные работы свернули.

Вообще, осенью 1915 года, в связи со стабилизацией фронта, интерес к строительству бронепоездов резко упал. Работы велись лишь на составах, сооружение которых началось еще летом. Тем не менее, 10 ноября 1915 года начальник управления ВОСО Ставки генерал Ронжин в своем письме дежурному генералу при Верховном главнокомандующем сообщал следующее:

«В настоящее время на фронтах работают 6 бронепоездов: 4 на Юго-Западном, по одному на Северном и Западном (последние два Варшавско-Виленской железной дороги). Кроме этих шести, два бронепоезда находятся в ремонте. Пятый бронепоезд Юго-Западного фронта погиб на участке Ковель – Ровно, расстрелянный тяжелой артиллерией противника вследствие порчи пути...

Спешу довести до сведений Вашего превосходительства, что на основании большого опыта работы головных отрядов с бронепоездами и без них, за все время настоящей кампании определенно выяснилось, что движение на головных участках, на которых обыкновенно находятся бронепоезда, буквально ничтожно, и выражается в редкой подаче, в среднем в сутки, 3–6 вагонов колючей проволоки и боеприпасов, и то далеко не ежедневно...

На юго-Западном фронте, где работа бронепоездов интенсивнее, давно выработана инструкция для действия бронепоездов в бою. Как командующий фронта, так и командующие армий, всеми мерами идут навстречу для скорейшего устройства и вооружения поездов, благодаря чему Юго-Западный фронт имел одновременно 7 бронепоездов, вооруженных попечением фронта.

Были более успешны и менее успешные действия бронепоездов, но не было случая, чтобы присутствие бронепоездов как бы то ни было, нарушало движение на головных участках».

Следует сказать, что к этому времени в управлении ВОСО Ставки поступило предложение от полковника Бутузова с предложением об изготовлении бронированных моторных вагонов. Эта идея понравилась,

Бронированный поезд № 2 бывшего Кавказского фронта в составе грузинской армии. Тифлис, 1918 год. Хорошо видно, что по конструкции передний броневагон несколько отличается от изображенного на предыдущем фото. На борту различима надпись «Бронированный поезд № 2» (ЯМ).





Трофейный бронепоезд австро-венгерской армии, захваченный русскими частями в крепости Перемышль. Весна 1915 года. Видна сорванная с крепления 80-мм австрийская пушка М 05, один из солдат опирается на пулемет Шварцлозе (РГАКФД).

и Ставка дала «добро» на изготовление двух мотоброневагонов. Однако неутомимый Ронжин настаивал на том, чтобы число бронепоездов было увеличено, причем значительно:

«Я категорически признаю, что в устройстве бронированных мото-вагонов является настоятельная необходимость. Количество таких вагонов должно соответствовать числу железнодорожных батальонов, что ввиду предстоящих формирований выразится цифрой 33.

Пока происходит переписка и обмен мнениями, на фронтах сооружены своими средствами 9 бронепоездов в Европейской России и 4 на Кавказе, на основании тактики которых я еще раз считаю необходимым подчеркнуть неотложность в скорейшем практическом развитии этого вопроса на основании изложенных опытных данных».

Что касается бронепоездов на Кавказе, то их строительством занималась Кавказская железнодорожная бригада. Проект был разработан в конце 1914 года, каждый поезд состоял из полубронированного паровоза и двух четырехосных бронированных вагонов. Изготовление их завершилось к лету 1915 года. Однако из-за специфики Кавказского театра военных действий, использование бронепоездов здесь носило ограниченный характер.

Что касается Европейской России, то всего к началу 1916 года здесь имелось девять бронепоездов: по одному на Северном и Западном фронтах (в 5-м Сибирском желбате и Морском полку Особого назначения соответственно) и семь на Юго-Западном фронте: три типовых поезда, изготовленных по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады, отремонтированный трофейный австрийский (во 2-м Сибирском желбате), в 9-м желбате, бронепоезд, изготовленный по проекту 4-й усиленной артмастерской и в 8-м желбате (изготовлен по собственному проекту). Еще один типовой бронепоезд, изготовленный по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады, был потерян в бою осенью 1915 года. Таким образом, всего на Юго-Западном фронте изготовили 10 бронированных поездов.

Бронепоезда подчинялись командирам железнодорожных батальонов. Вопросами их снабжения занималось управление военных сообщений Ставки, а также начальники военных сообщений фронтов. В боевом отношении бронепоезда придавались командирам дивизий и полков, действовавших в полосе железных дорог.

Так как на вооружении железнодорожных войск не имелось артиллерии и пулеметов, то на часть составов устанавливались трофейные пушки и пулеметы (австрийские) или отечественные переданные распоряжением начальников артиллерии армий. Также из артчастей прикомандировывались для службы

на бронепоездах офицеры, унтер-офицеры и рядовые – артиллеристы и пулеметчики.

В начале 1916 года бронепоезда 2-го Сибирского и 9-го железнодорожных батальонов, имевшие австро-венгерские паровозы, получили новые бронепаровозы серии Ов, изготовленные в Одесских мастерских. Конструктивно они были идентичны бронепаровозам бронепоездов 2-й Заамурской железнодорожной бригады и 8-го желбата.

В марте 1916 года два типовых бронепоезда 2-й Заамурской железнодорожной бригады откомандировали на Западный фронт. Поезда планировалось использовать в предстоящем наступлении фронта (Нарочская операция), но из-за разрушенных путей в районе передовых позиций сделать это не удалось.

В начале апреля 1916 года один откомандированный типовой бронепоезд передали команде Собственного Его императорского Величества железнодорожного полка*.

20 мая 1916 года была введена нумерация всех бронепоездов на Европейских фронтах, о чем генерал Тихменев уведомил начальников ВОСО:

«Благоволите по соглашению между НачВОСО фронтов установить общую нумерацию бронепоездов, начиная с номера 1 на Северном фронте. Также пронумеровать бронедрезины, начиная с номера 1. Местоположение поездов и дрезин с указанием батальона, при котором состоят, указать в ведомости. Сведения прошу предоставлять еженедельно».

Вообще, несмотря на это распоряжение, система нумерации бронепоездов на фронтах не была какой-то жесткой. Например, при нахождении откомандированных бронепоездов на Западном фронте они имели свою нумерацию, а при прибытии их на Юго-Западный фронт нумерация могла меняться.

Например, на 27 июля 1916 года бронепоезда Юго-Западного фронта дислоцировались в следующих пунктах и имели следующие номера:

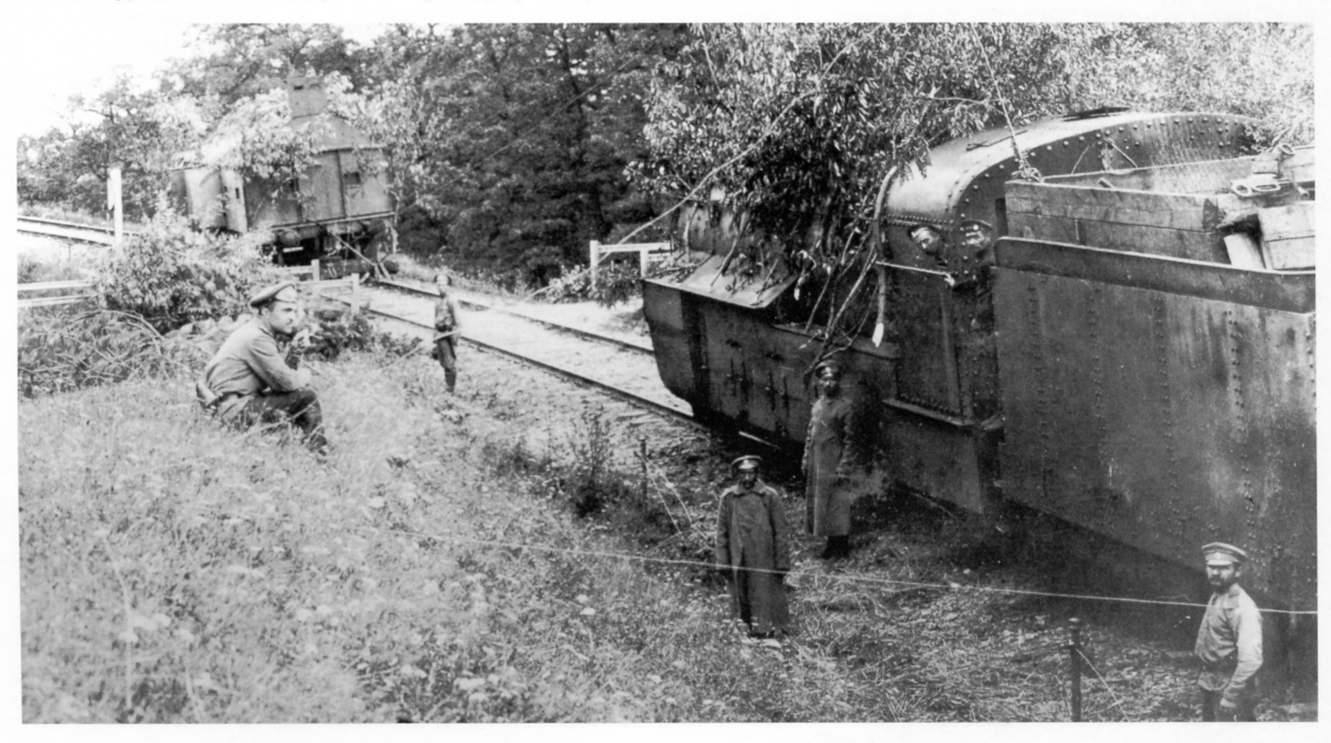
** Сформирован в 1878 году как 1-й железнодорожный батальон, в октябре 1909 года переформирован в 1-й железнодорожный полк, 6 мая 1915 года получил наименование Собственный Его императорского Величества железнодорожный полк, и причислен к гвардейским частям. Обеспечивал железнодорожные поездки императорской фамилии, охранял царский поезд и обслуживал Царскосельскую железную дорогу.*

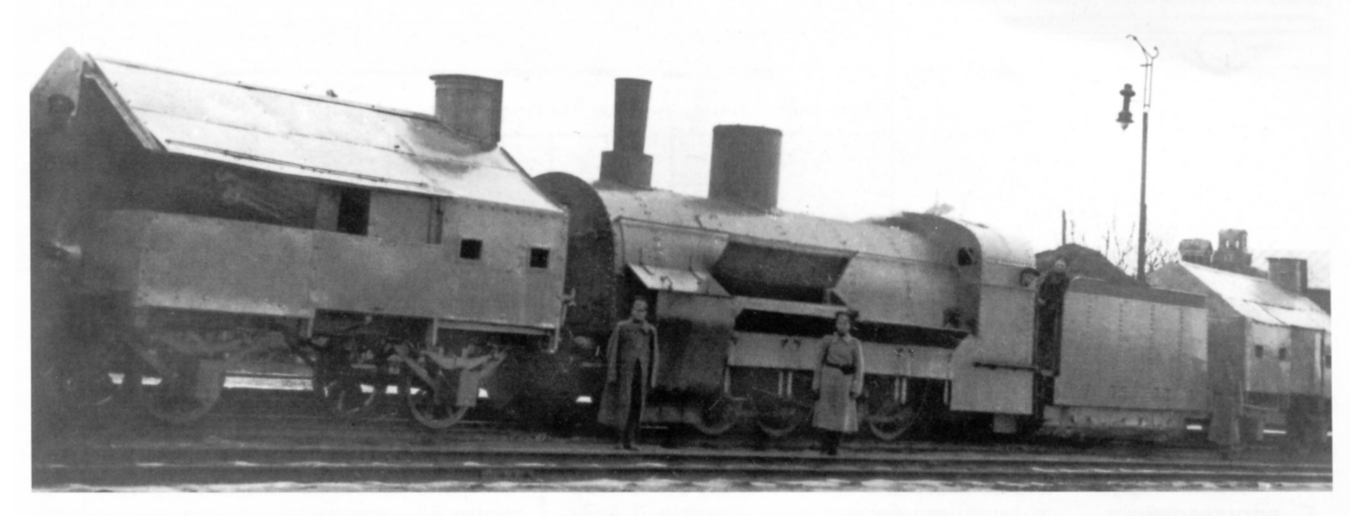
Тот же трофейный австро-венгерский бронепоезд, что и на предыдущем фото. Крепость Перемышль, весна 1915 года. Возможно, этот паровоз использовался после ремонта в составе бронепоезда 2-го Сибирского железнодорожного батальона (РГАКФД).



Бронепоезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона на фронте. Лето 1915 года. Слева виден австрийский бронепаровоз, справа – броневагон с 80-мм орудием. Обратите внимание на маскировку поезда ветками (РГАКФД).

Бронепоезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона. Лето 1916 года. Слева виден 2-осный броневагон, замаскированный ветками, справа – бронепаровоз, забронированный для этого состава в Одессе по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады (АСКМ).





Общий вид бронепоезда 2-го Сибирского железнодорожного батальона. Осень 1916 года. Хорошо видна конструкция трофейных австрийских бронированных 2-осных вагонов с крышами «домиком»: одно орудие и две пулеметные амбразуры в левом, и четыре амбразуры и двери для посадки команды в правом вагонах. Обратите внимание на наблюдательные рубки, установленные на каждом вагоне (АСКМ).

№ 4 – 1-го Заамурского желбата (типовой), Клевань;

№ 5 – 1-го Заамурского желбата (4-й артмастерской), Дубно;

№ 6 – 8-го желбата, Ларга;

№ 7 – 2-го Сибирского желбата, Глубочек;

№ 8 – 9-го желбата, Ларга.

Соответственно, на Северном фронте в это же время находился бронепоезд № 1 5-го Сибирского желбата, а на Западном – № 2 и 3 типовые, откомандированные с Юго-Западного фронта, а также № 4 (иногда он проходит как № 4М – морской) Морской бригады Особого назначения (в начале июня 1916 года Морской полк Особого назначения развернули в бригаду. – ***Прим. автора***).

В начале 1917 года произошла некоторая ротация бронепоездов на фронтах. На Юго-Западный фронт вернулся бронепоезд 2-го Заамурского желбата. Кроме того, после расформирования Собственного Его императорского Величества железнодорожного полка в марте 1917 года его бронепоезд передали 3-му Заамурскому желбату. В результате, к маю 1917 года бронепоезда распределялись следующим образом.

На Северном фронте – в 5-м Сибирском железнодорожном батальоне, № 1.

На Западном фронте – бронепоезд № 4М был передан из Морской бригады Особого назначения в 10-й железнодорожный батальон.

На Юго-Западном фронте:

Бронепоезд № 2 (типовой) – во 2-м Заамурском желбате;

Бронепоезд № 3 (типовой), бывший Собственного Его императорского Величества железнодорожного полка – в 1-м Заамурском желбате;

Бронепоезд № 4 (по проекту 4-й артмастерской) – в 4-м Сибирском желбате;

Бронепоезд № 5 (типовой) – в 3-м Заамурском желбате;

Бронепоезд № 7 (трофейный австрийский) – во 2-м Сибирском желбате;

Бронепоезд № 8 – в 9-м желбате;

Бронепоезд без номера – в 8-м желбате.

Как видно, номера бронепоездов не были жестко закреплены за составами.

Летом 1917 года, в Русской армии стали создаваться так называемые «части смерти». В их состав на добровольной основе могли записаться любые кадровые войсковые подразделения и части от роты или батареи до корпуса. Как правило, это были войска в наименьшей степени подвергшиеся разложению революционной агитацией, сохранившие боеспособность и выступавшие за продолжение войны. Согласно приказу Верховного Главнокомандующего генерала Брусилова от 8 июля 1917 года, для «частей смерти» были утверждены специальные знаки отличия в виде красно-черного угла (шеврона) на рукаве и «адамовой головы» (черепа) с лавровым венком и скрещенными мечами на кокарде. В документах того времени

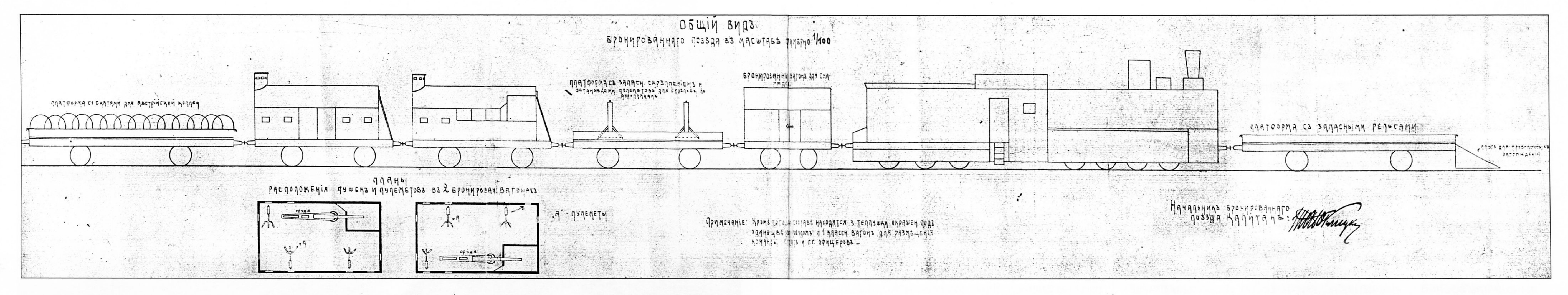


Схема состава бронепоезда 2-го Сибирского железнодорожного батальона. Весна 1917 года. Помимо двух артиллерийско-пулеметных броневагонов, в его составе броневой вагон для хранения боеприпасов (РГВИА).

«части смерти» часто называли «ударными» частями или «ударниками».

Патриотический порыв не обошел и команды бронепоездов: составы 1 и 3-го Заамурских батальонов на своих собраниях приняли резолюции о включении их в состав частей «смерти». «Объявляя об этом, твердо верю, что бронепоезда «смерти» 2-й Заамурской железнодорожной бригады явятся гордостью всех железнодорожных войск великой Русской армии», – писал командир бригады генерал В. Колобов своим подчиненным.

Кроме того «ударным» бронепоездом «смерти» стал бронепоезд 9-го железнодорожного батальона, которым командовал капитан Кондырин.

Подтверждая это, экипажи этих бронепоездов героически сражались во время июньского наступления Юго-Западного фронта. Справедливости ради, следует сказать, что и другие бронепоезда фронта весьма активно участвовали в боях летней кампании 1917 года, поддерживая свои войска, а затем прикрывая их отход. В этих боях 9 июля 1917 года был потерян бронепоезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона.

Летом 1917 года на Юго-Западном фронте началось формирование броневого железнодорожного ударного отряда. Инициатором создания такой части выступил капитан 2-го Сибирского железнодорожного батальона Н. Кондырин*. Он являлся большим энтузиастом бронепоездного дела, и имел опыт командования бронепоездом с лета 1915 года – сначала трофейным австрийским составом в составе своего батальона, а затем бронепоездом 9-го желбата.

В июле 1917 года Кондырин обратился напрямую к Военному министру с просьбой разрешить сформировать бронепоезд «смерти». В процессе формирования идея получила дальнейшее развитие – создать особый ударный железнодорожный отряд, включив в его состав бронепоезд, мотоброневагон, бронированную дрезину и два бронеавтомобиля:

«Прошлые боевые вступления вверенного мне бронированного поезда, построенного в крепости Перемышль, дало мне основание при глубоком убеждении в успехе, обратиться к Военному министру телеграммой с просьбой предоставить мне право сформировать ударные поезда «смерти».

Получив расположение Верховного Главнокомандующего на осуществление моей идеи прорыва фронта при участии поезда, и утверждения штатов, я поспешил принять участие в задержании наступления противника. Троекратное выступление поезда на ст. Гусятин-Русский еще более утвердило мою мысль о моральном боевом значении поезда при согласованном действии его с пехотой как при наступлении так и при отступлении. Укоренившееся мнение, что поезда могут выполнять боевые задачи и приносить пользу только при отступлении, обрекло бронепоезда на бездействие в течение длительного периода позиционной войны...

** Кондырин Николай Иванович, родился в 1884 году. Закончил Николаевское инженерное училище. Служил во 2-м Уссурийском железнодорожном батальоне, с началом Первой мировой войны – во 2-м Сибирском железнодорожном батальоне, полковник (лето 1917 года). С декабря 1917 года – в Добровольческой армии, командир технической роты, генерал-майор (1918 год). В 1919 году – командир Броневой железнодорожной бригады Донской армии. С 1920 года – в эмиграции в Югославии. Умер в 1936 году.*

Все вышеизложенное убеждает в необходимости действия поезда на важнейших направлениях не только во время отступления, но и при наступлении, когда поезд должен быть придан ударной группе (дивизии или корпусу), и соединенный с действиями бронеавтомобилей и тяжелой батареей, и, составляя ударный броневой отряд, обеспечить прорыв фронта.

Действия подобного ударного отряда может сделать прорыв, который ударной группой может быть использован в полном объеме при следующей обстановке: бронированный отряд вызывается на участок, где предположен удар, исправляет путь к окопам первой линии, и по возможности за линию окопов. Будучи поддержан при выступлении броневыми автомобилями, быстро появляется в момент атаки перед неприятелем, и открывает убийственный артиллерийский огонь на картечь, и пулеметный огонь, по силе равный огню двух полков, производит ошеломляющее впечатление. Приданная этому отряду тяжелая батарея из скорострельных орудий Канэ или Виккерса, установленных на специальных железнодорожных платформах, открывает огонь по резервам противника.

Неожиданное появление тяжелой батареи, легко передвигающейся, быстро устанавливающейся, не дает противнику возможности успешно бороться с подобной подвижной тяжелой батареей, к тому же могущей легко переменять позицию.

Желательно для того, чтобы огонь артиллерии подобного бронированного отряда был наиболее действенным, иметь при отряде усовершенствованные средства наблюдения: т.е. змейковый аэростат и 3–4 аэроплана, а также прожектор и радиотелеграфную станцию.

При подобных средствах ударная группа может выполнить прорыв или всякую другую боевую задачу.

Для быстрого восстановления пути для руководства передвижением на данном направлении, ударной группе необходимо иметь входящий в состав группы ударный железнодорожный батальон, о существовании которого Вами поднят вопрос».

По предложению Кондырина, в состав броневого железнодорожного ударного отряда планировалось включить бронепоезд (первоначально рассматривался состав 9-го желбата), мотоброневагон, изготовление которого завершилось осенью 1916 года, бронедрезину, два броневика и два 152-мм орудия (последние планировалось установить на железнодорожных платформах). Кондырина поддержали и в управлении ВОСО Юго-Западного фронта. Так, командир 2-й Заамурской железнодорожной бригады генерал Колобов 27 июля 1917 года сообщал:

«Приветствуя порыв капитана Кондырина, прошу указания, не следует ли ему осмотреть все бронепоезда фронта и мотоброневагон для выбора лучшего, а также набрать из всех батальонов команду охотников».

25 августа 1917 года в управлении ВОСО на ТВД была подготовлена записка, касающаяся формирования броневого ударного железнодорожного отряда. В ней в частности говорилось следующее:

«В основу этой идеи была положена мысль иметь бронированный подвижный достаточной силы отряд для осуществления идеи прорыва фронта противника, объединив однородные боевые единицы (бронепоезд, бронедрезина, мотоброневагон, броневые автомобили) в одну часть, имеющую на своем вооружении 6 орудий (калибра полковой артиллерии) и 40 пулеметов.

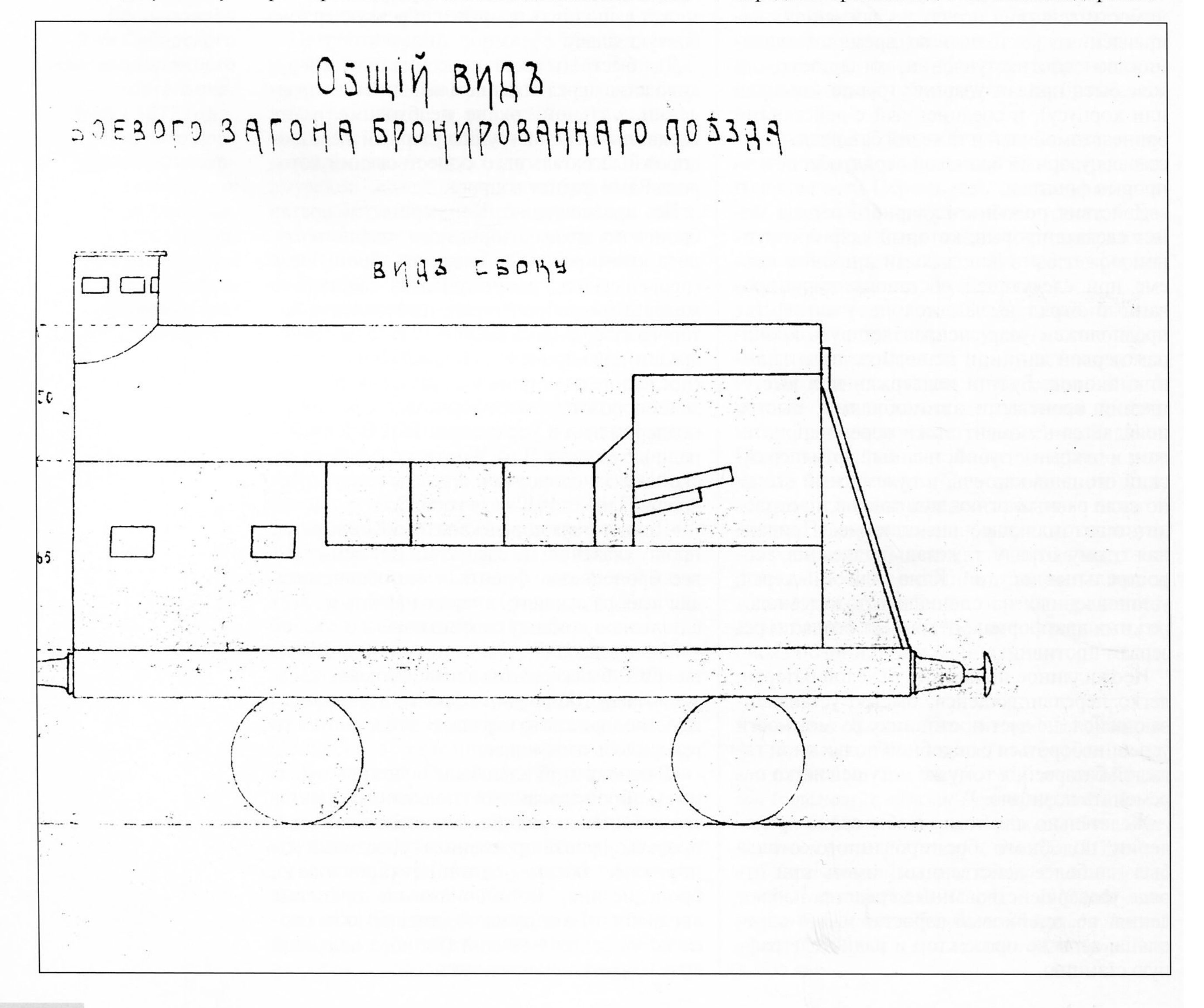
Сконцентрировав в одном месте указанные артиллерию и пулеметы, появившись внезапно перед намеченным пунктом атаки, развив самый интенсивный огонь, подготовят атаку, и своим присутствием создадут порыв и окажут моральную поддержку атакующим.

Действия такого отряда поддерживаются собственной ударной группой, и создадут в неприятельском фронте тот прорыв, который должен иметь следствием переход к маневренной войне.

Организация подобного железнодорожного отряда вполне отвечает как нашим техническим средствам, так и цели и создавшейся обстановке на фронте, тем более, что в отряд входит такая боевая единица как бронепоезд, насчитывающий за собой несколько примеров проявления воинской доблести и сознания важности своего назначения, засвидетельствующим высшим начальством.

Необходимость установления штата ударного железнодорожного отряда вызывается также и тем обстоятельством, что до сих пор бронепоезда, существующие с самого начала войны, не имели определенного штатного состава, а все назначаемые в бронепоезд офицеры и солдаты числились в списках своих частей, причем первые из этих чинов попадали в весьма тяжелое материальное положение, так как отчисляемые от занимаемой в части должности, они попадали в положение младших офицеров».

Но из-за сложной политической обстановки на фронте, завершить формирование броневого железнодорожного ударного отряда не удалось. В распоряжение Кондырина передали бронепоезд 8-го железнодорожно-



Бронированный вагон бронепоезда 2-го Сибирского железнодорожного батальона, вид справа. Схема выполнена весной 1917 года (РГВИА).

го батальона, планировалось также передать мотоброневагон «Заамурец» после окончания его ремонта в Одесских мастерских, а также два бронеавтомобиля из состава броневого дивизиона Особого назначения («Джеффери» конструкции штабс-капитана Поплавко).

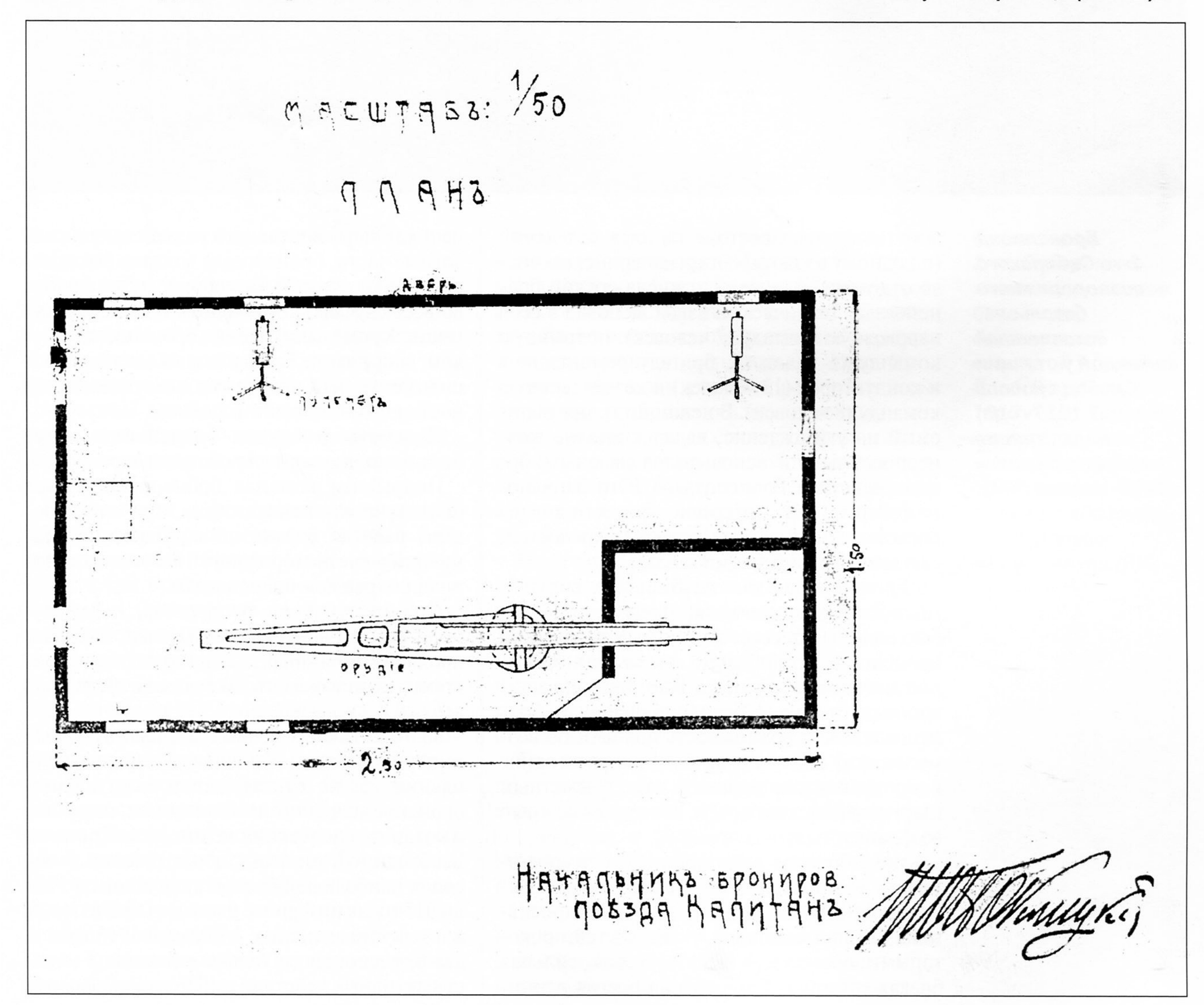
Итог боевой деятельности бронепоездов в годы Первой мировой войны фактически подвел съезд представителей железнодорожных войск Юго-Западного фронта, прошедший июне 1917 года. При этом представители бронепоездов организовали свою самостоятельную секцию. Результаты обсуждения были изложены в постановлении, подписанном 19 июня 1917 года. Основные идеи этого документа были следующими.

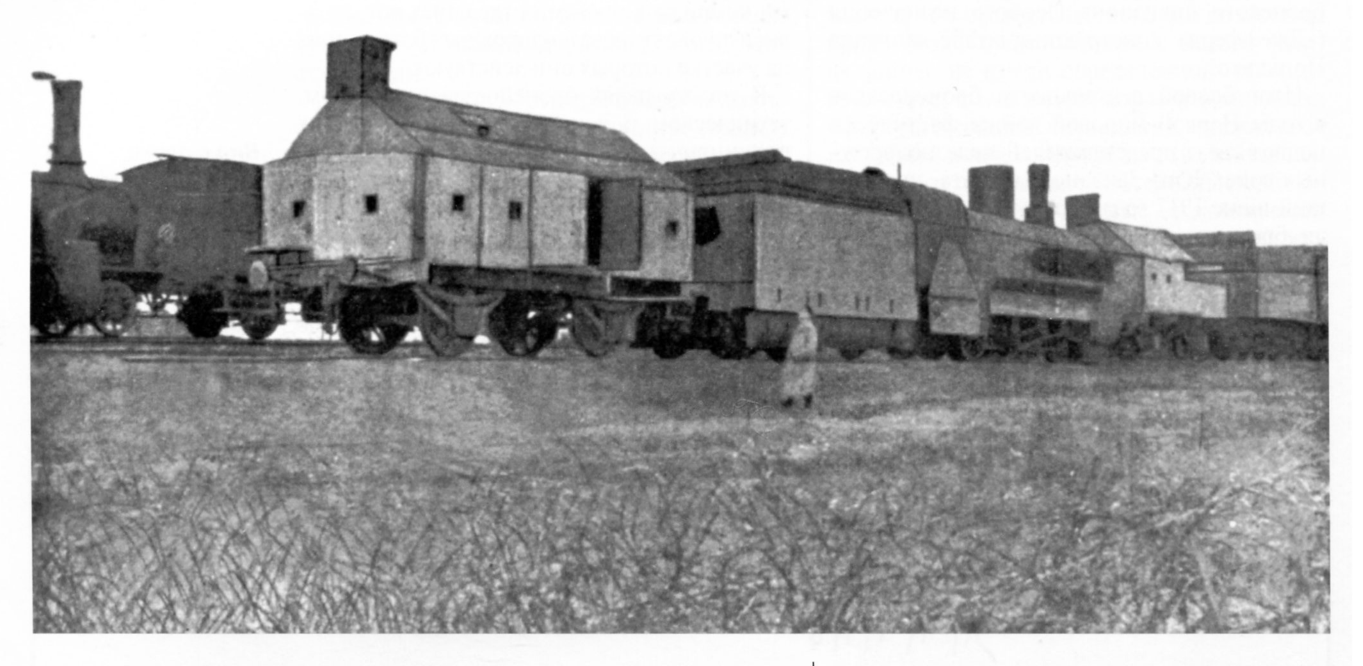
Для устранения всех дефектов в деле снабжения и оборудования бронепоездов всеми техническими и боевыми средствами, они должны представлять из себя «вполне самостоятельную боевую единицу, с вполне определенными и постоянными штатами команды с правами отдельных рот, независимо от тех железнодорожных батальонов, на участке которых они действуют.

В тех же целях бронепоезда в строевом, техническом и хозяйственном отношениях подчиняются непосредственно начальнику Военно-дорожного отдела, а в боевом отношении – начальнику Боевого участка».

На заседании был выработан штат бронепоезда, согласно которому его команда состояла из трех взводов – пулеметного, артиллерийского и технического. При этом предполагалось, что каждый взвод будет возглавлять офицер, «обязательно специалист своего дела и имеющий боевой опыт». Пу-

Вид в плане бронированного вагона бронепоезда 2-го Сибирского железнодорожного батальона, нижняя часть схемы, изображенной на соседней странице (РГВИА).





Бронепоезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона, оставленный командой у станции Слобода 9 июля 1917 года, иллюстрация из немецкой книги 1920-х годов (ЯМ).

леметный взвод состоял из двух отделений (по одному на вагон», в артиллерийском число отделений зависело от числа орудий бронепоезда. Технический взвод включал в себя паровозную бригаду (7 человек), подрывную команду (5 человек), бригаду ремонтников и кондукторов (13 человек) и хозяйственную команду (8 человек). В целом штат, предлагаемый на утверждение, являлся вполне жизнеспособным, и основывался на опыте боевых действие бронепоездов Юго-Западного фронта. Небезынтересно привести анализ боевого использования стальных крепостей, сделанный участниками съезда:

«Бронепоезда, как снабженные сильными боевыми средствами, представляют собою мощные боевые единицы. Как таковой, бронепоезд может иметь чрезвычайно важное значение в пехотном бою. Будучи защищенным от пуль и осколков снарядов, бронепоезд имеет возможность подойти по возможности, внезапно на близкое расстояние к противнику, и поражать его пулеметным и артиллерийским огнем, если возможно, то во фланг и тыл.

Кроме боевого действия, необходимо учитывать и моральное действие, которое выражается в крайней деморализации противника, и подъеме духа у тех частей, с которыми бронепоезд действует как сильная боевая единица. Как сильная боевая единица и как мера морального воздействия на пехотные части, бронепоезда должны быть широко использованы на любом участке фронта во всех случаях, когда в этом есть необходимость. Кроме выступления бронепоезда в целом, вооружение бронепоезда может быть использовано для поддержки пехотных частей постановкой пулеметов в окопы.

Пулеметы и орудия бронепоезда могут быть использованы для обстрела аэропланов.

Подрывная команда бронепоезда может быть широко использована при отступлении, работая совместно с подрывной командой железнодорожного головного отряда под прикрытием бронепоезда.

При наступлении бронепоезд, перекатываясь на скаты заграничной колеи, быстрым продвижением вперед за наступающими частями, может оказать им существенную поддержку.

За 10 активных боевых месяцев истекшего периода войны бронепоезда имели выступлений 26, не считая частых выступлений бронепоезда одного из батальонов, сведений о котором в подсекции не имеется. При этом необходимо учитывать, что в течении 5 месяцев наибольшей боевой активности в 1914 и 1915 годах на фронте был один бронепоезд, а в течение активных 3 месяцев 1915 года – два бронепоезда, и только в течение 3 месяцев активных действий в 1916 году на фронте



находились все имеющиеся в настоящее время бронепоезда.

Подводя итог деятельности бронепоездов на Юго-Западном фронте за истекший период войны, мы приходим к заключению, что бронепоезда не всегда оправдали того назначения, каковое было присвоено им, как боевым единицам специального назначения, и не всегда были использованы, когда в этом являлась возможность и необходимость».

Подводя итог, можно сказать следующее. Всего в годы Первой мировой войны в России изготовили 10 бронепоездов, мотоброневагон и три бронедрезины на Европейском театре и 4 бронепоезда на Кавказе. Кроме того, существовал «боевой» поезд в Финляндии, использовавшийся для охраны морского побережья. Из этого количества в ходе боев было потеряно два бронепоезда на Юго-Западном фронте и один на Северном. Причем последний судя по всему, просто оставили из-за отсутствия паровоза. Оценивая эффективность использования бронепоездов, можно сказать, что командованием их роль в боях сильно недооценивалась. В частности, многие представители руководства управления ВОСО Ставки и фронтов считали, что бронепоезда могут успешно действовать лишь при отступлении, ведя арьергардные бои с наступающими частями противника. Отрицательную роль играла довольно громоздкая и часто малоэффективная система подчинения и снабжения бронепоездов, а также их нахождение в составе железнодорожных войск, главной задачей которых являлся ремонт и эксплуатация дорог. Кроме того, не самым удачным решением было отсутствие на бронепоездах постоянных команд – и офицеры, и солдаты, прикомандировывались к составу, и в любой момент могли быть заменены другими. Естественно, это не повышало боеспособность и эффективность боевого использования бронепоездов.

Не лучшую роль играл тот факт, что для вооружения бронепоездов использовали главным образом трофейное вооружение – 8-сантиметровые австро-венгерские пушки образца 1905 года (8 cm Feldkanone M 05) и 8-мм пулеметы Шварцлозе, а также отечественные горные пушки образца 1904 года. Дальность стрельбы последних была весьма небольшой.

Тем не менее, к лету 1917 года был накоплен определенный опыт эксплуатации и боевого применения. Например, было принято решение о формировании постоянных команд для бронепоездов, а также о создании специального бронепоездного отдела в структуре управления ВОСО Ставки и фронтов. Однако события осени 1917 года и последующая за этим Гражданская война помешали реализовать данные мероприятия.

Бронепоезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона, оставленный командой у станции Слобода. Июль 1917 года. Хорошо видны открытые двери переднего броневагона, а также амбразуры для стрельбы из пулеметов (ЯМ).

РУССКИЕ БРОНЕПОЕЗДА ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ

Ниже приводится информация по истории бронепоездов Русской армии, построенных в годы Первой мировой (или как ее еще называли в те годы «великой») войны. Составы расположены в хронологическом порядке их появления. По каждому дается информация о составе, боевых действиях и дальнейшей судьбе в годы Гражданской войны.

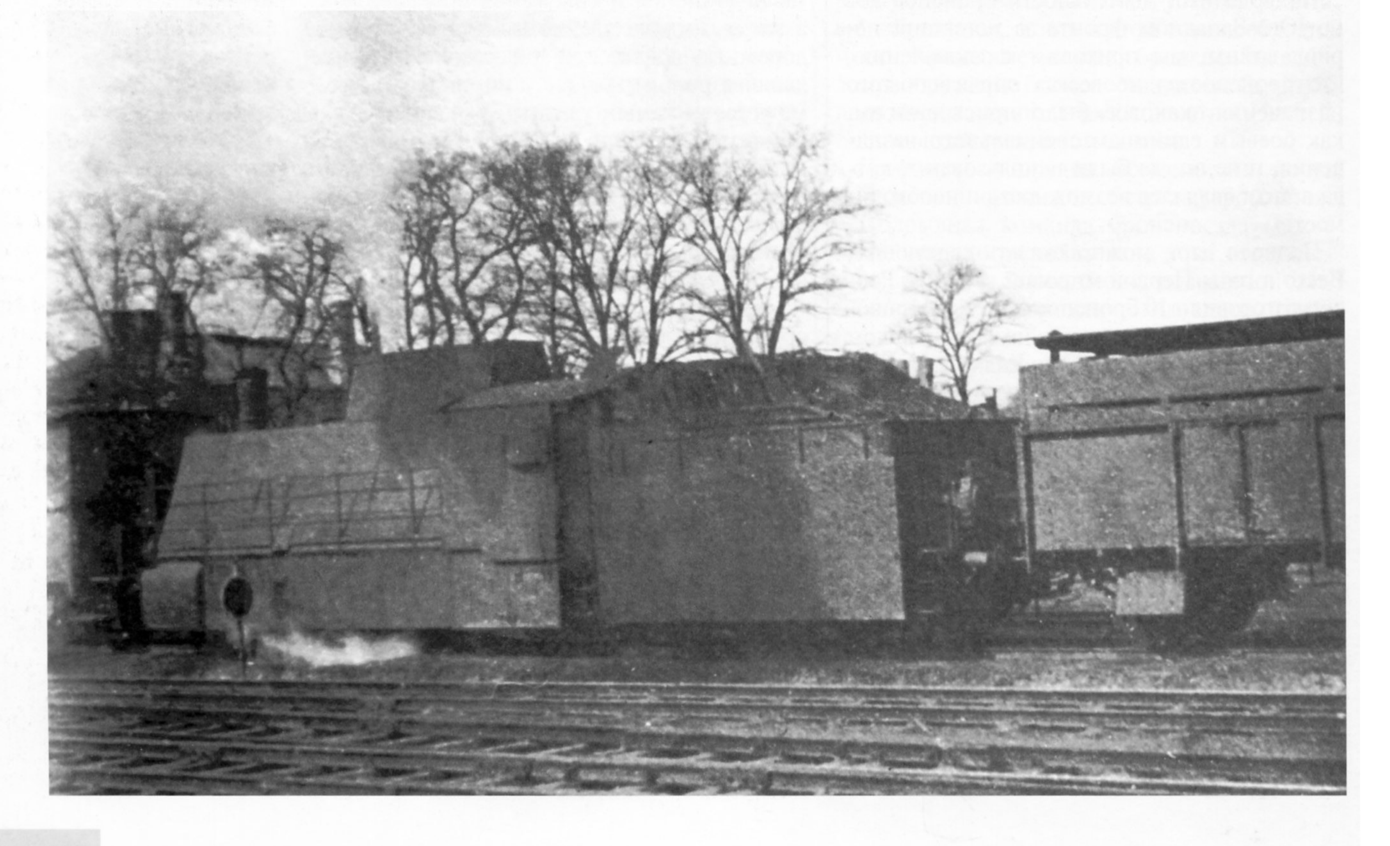
Первый русский бронепоезд

Уже в начале августа 1914 года в мастерских города Тарнополь 9-й железнодорожный батальон, действовавший на Юго-Западном фронте, построил первый русский бронепоезд. Первоначально он состоял из австро-венгерского паровоза и трех вагонов – двух пулеметных и орудийного. Его вооружение состояло из 80-мм полевой австрийской пушки и 10 8-мм австрийских пулеметов «Шварцлозе». Для наблюдения за полем боя имелась специальная башня, установленная на крыше одного из3 пулеметных вагонов. В качестве брони использовалась обычная сталь (котельное железо по терминологии того времени), а также слои досок с засыпкой песка между ними.

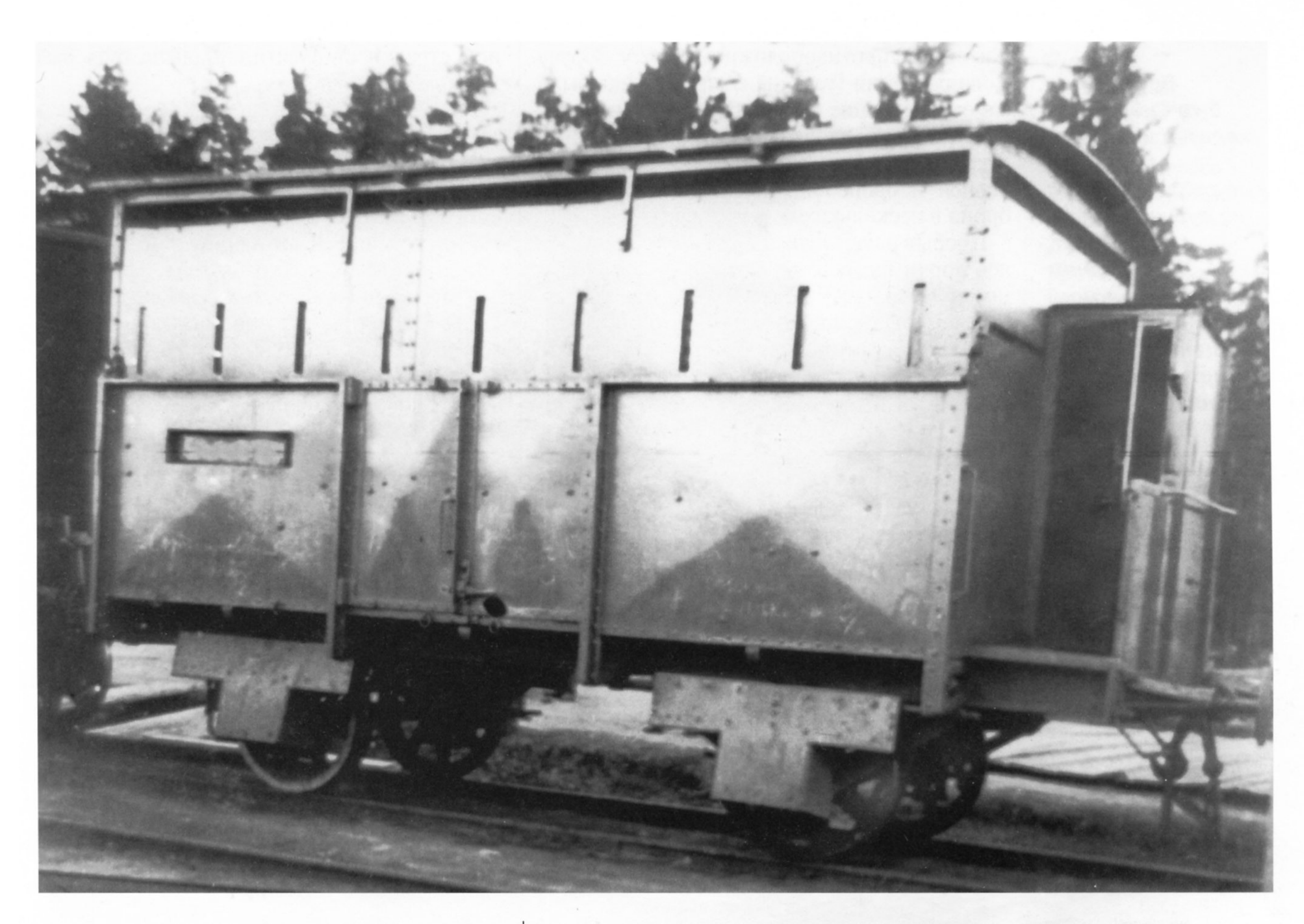
Командиром поезда назначили подпоручика Белова. В составе войск 8-й армии бронепоезд действовал на Львовском направлении. 22 августа 1914 года при штурме Станислава бронепоезд неожиданной атакой захватил мост, чем обеспечил быстрое взятие города.

Несмотря на примитивность своей конструкции, бронепоезд 9-го железнодорожного батальона успешно использовался во время сражения в Галиции.

Впоследствии состав модернизировали: добавили еще один орудийный вагон с 80-мм австрийской пушкой, а также усилили защиту орудийных и пулеметных расчетов. В начале 1916 года поезд получил новый бронепаровоз – вместо австрийского теперь исполь-



Бронепоезд 5-го Сибирского железнодорожного батальона в Усть-Двинске. 1916 год. Виден бронепаровоз и задний бронированный 2-осный полувагон с бойницами (ЦВММ).



Бронированный 2-осный полувагон с бойницами из состава бронепоезда 5-го Сибирского железнодорожного батальона. 1916 год. Хорошо видны амбразура для стрельбы из пулемета и бойницы для винтовок (АСКМ).

зовался русский, серии Ов. Его бронировку выполнила 4-я рота 1-го Заамурского батальона под командованием капитана Крживоблоцкого, работавшая в Одесских мастерских Юго-Западных железных дорог. По конструкции бронекорпуса он повторял паровоз 8-го железнодорожного батальона, весьма совершенного по тому времени.

Составом командовали подполковник Львов и штабс-капитан Кондырин, причем последний с лета 1915-го и до августа 1917 года. Несмотря на стабилизацию фронта, бронепоезд 9-го батальона оказывал существенную поддержку своим войскам. Вот несколько примеров.

29 июня 1916 года у деревни Ходачково, скрытно построив новую железнодорожную ветку за линию наших первых окопов, экипаж бронепоезда неожиданной атакой обеспечил захват австрийских позиций Беломорскому пехотному полку.

Своим огнем и смелыми атаками 3, 17–20 и 22 сентября 1916 года состав обеспечил взятие русской пехотой сильно укрепленной высоты 348 и Лысонского леса при наступлении на Бжезаны.

Летом 1917 года команда бронепоезда приняла решение о включении состава в части «смерти». 23 июня 1917 года бронепоезд, приданный 12-му корпусу, в 13.00 вышел к Быстржицкому мосту и открыл орудийный огонь по позициям противника. В течение 45 минут состав выпустил 114 снарядов, не получив повреждений, «несмотря на то, что противник открыл по поезду сильный артогонь».

В боях у станции Гусятин-Русский 17–19 июля 1917 года бронепоезд 9-го желбата, практически без поддержки пехоты, не давал возможности немцам развить наступление на левом берегу реки Сбручь. В донесении о бое 18 июля 1917 года говорилось:

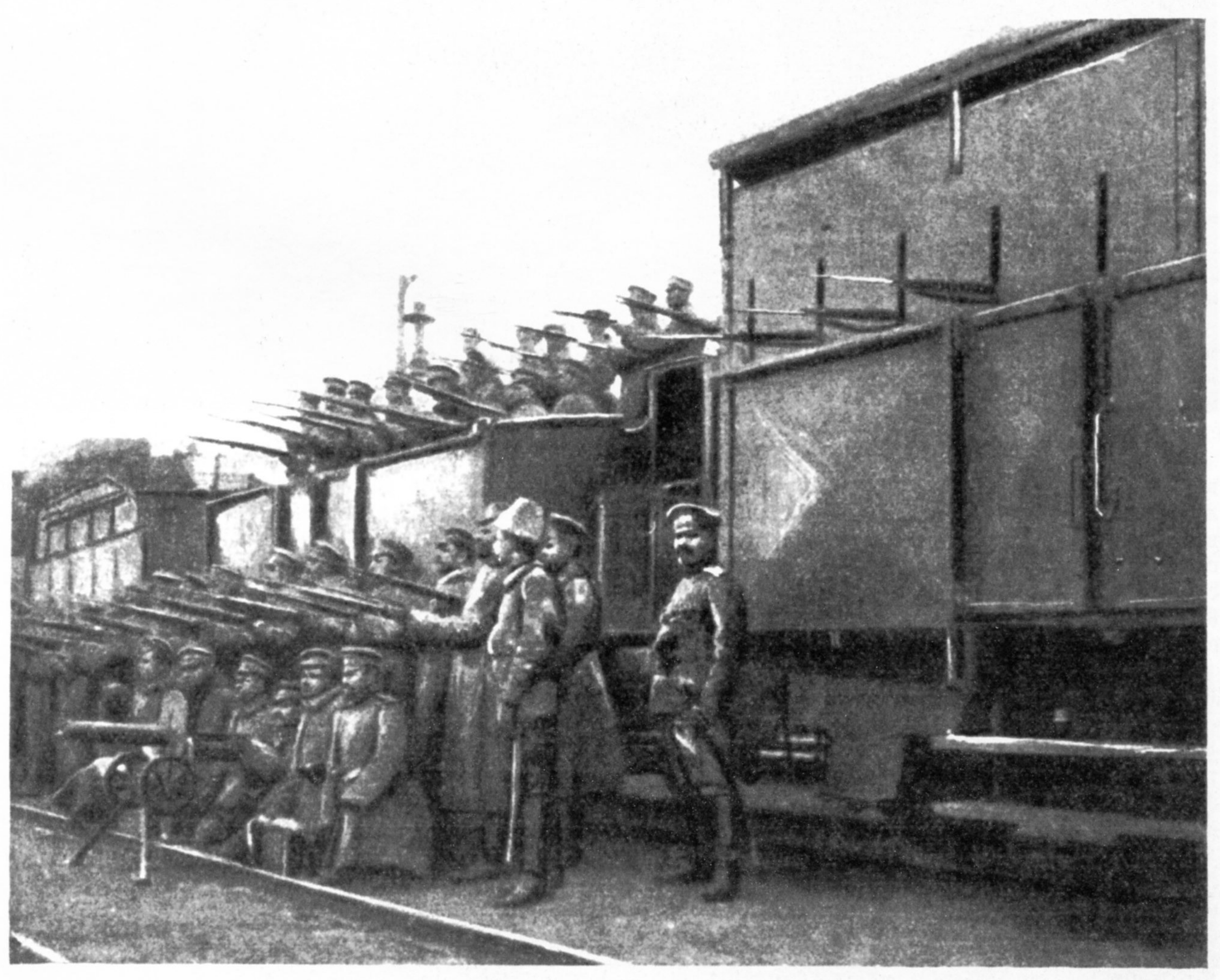
«Разрушенное противником в нескольких местах полотно было в ночь на 18 [июля], несмотря на большое техническое затруднение, исправлено.

18 [июля] вечером бронепоезд скрытно подошел к линии наших передовых окопов. Согласно приказанию Начдива, поезд быстро выдвинулся вперед окопов за семафор станции Гусятин, открыл интенсивный артиллерийский и пулеметный огонь по д. Оль-

ховчик на противоположном берегу Збруча и направлении Гусятина. У противника было заметно сильное замешательство, он начал выпускать по направлению поезда зеленые и красные ракеты, и открыл тяжелой артиллерией и бронебойный пулеметный огонь, броня в нескольких местах повреждена.

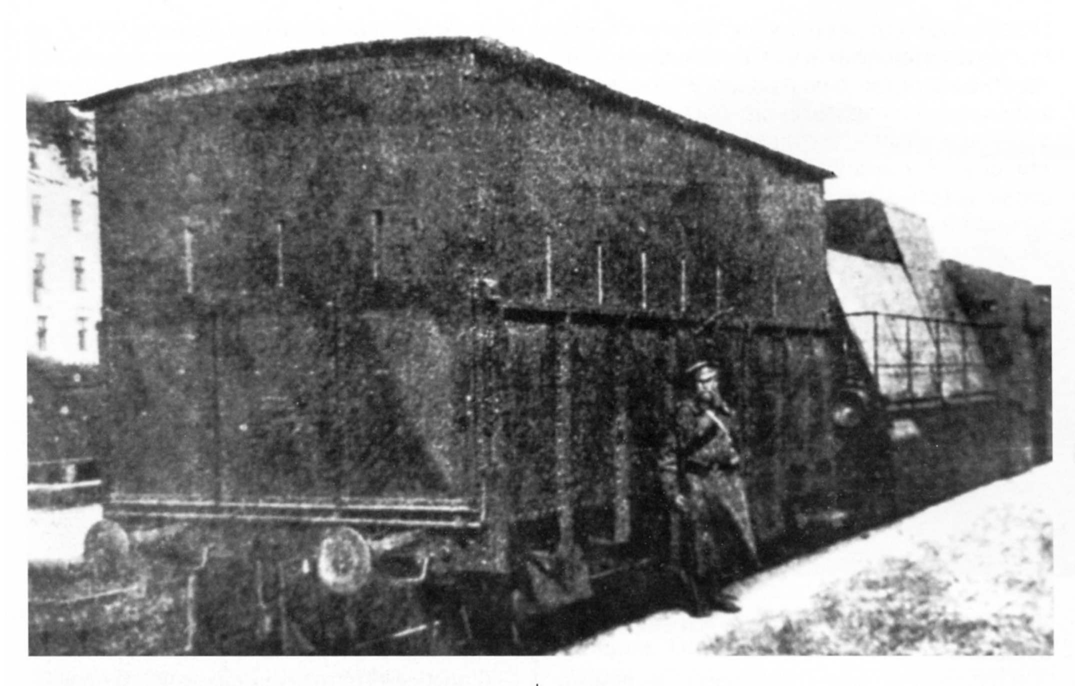
Пробыв на линии огня 25 минут, поезд, боясь порчи пути сзади, отошел. Через 4 часа поезд, по приказу Начдива, предупредив части, готовые к атаке, задача которых была отбросить противника за Збруч, снова выдвинувшись впереди цепей, готовых к атаке, открыл огонь по целям и местам взлета ракет противника. В продолжение 20 минут поезд находился впереди атакующих у входной стрелки ст. Гусятин. Дальше путь был разрушен.

Успех налетов поезда можно приписать тому, что противник настолько был уверен в разрушении полотна предыдущим обстрелом тяжелой артиллерии, что совершено не наблюдал за ним. Выступления поезда имели большое благотворительное моральное значение для наших частей и паническое для противника. В настоящий момент выступление поезда на этом участке больше невозможно, за сегодняшний день противник во многих местах разрушил тяжелой артиллерией полотно, корректируя стрельбу двумя привязными аэростатами, и минировал участок пути, откуда возможен обстрел».



Русскій бронированный поѣздъ съ командой, приготовившейся къ бою. Впереди стрѣлковъ пулеметчики съ пулеметомъ. По фот. нашего спеціальнаго корреспондента.

Бронепоезд 5-го Сибирского железнодорожного батальона с командой. Фото из журнала «Нива» за 1916 год. На переднем плане пулеметный броневагон, в центре 2-осный артиллерийский вагон, на котором стоят стрелки (АСКМ).



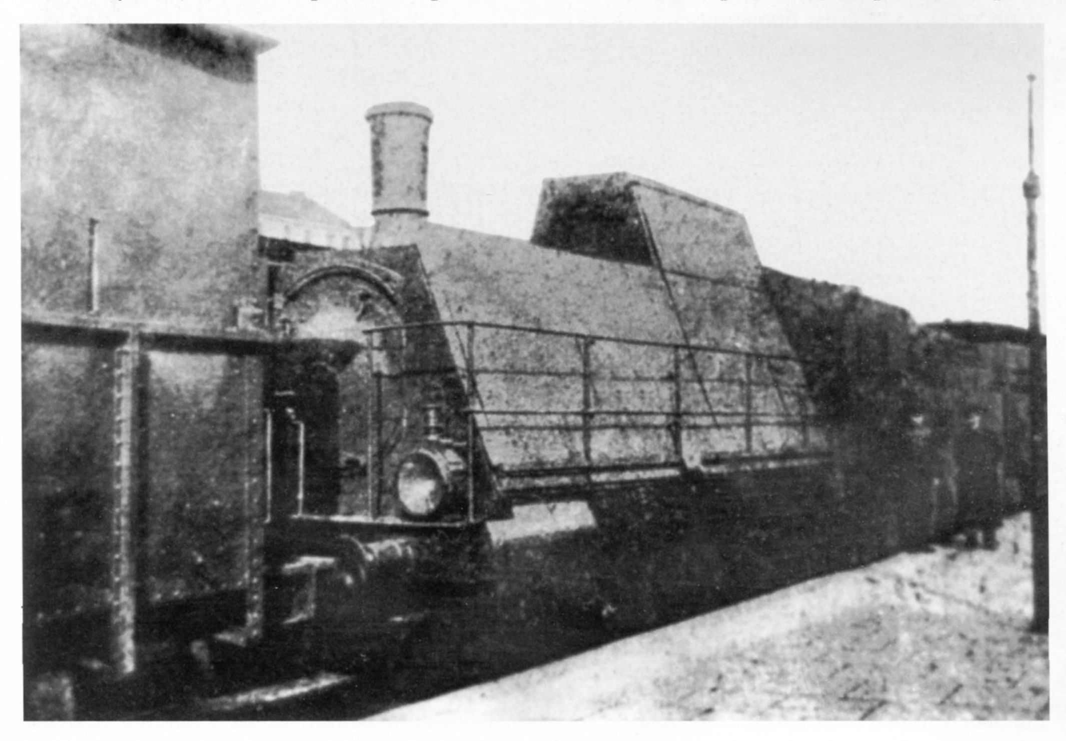
2-осный пулеметный броневагон бронепоезда 5-го Сибирского железнодорожного батальона. Усть-Двинск, 1916 год (фото из журнала 1916 года издания).

После боев под Гусиным бронепоезд 9-го желбата был направлен в Киев для ремонта поврежденной брони. Но уже в августе он находился на фронте.

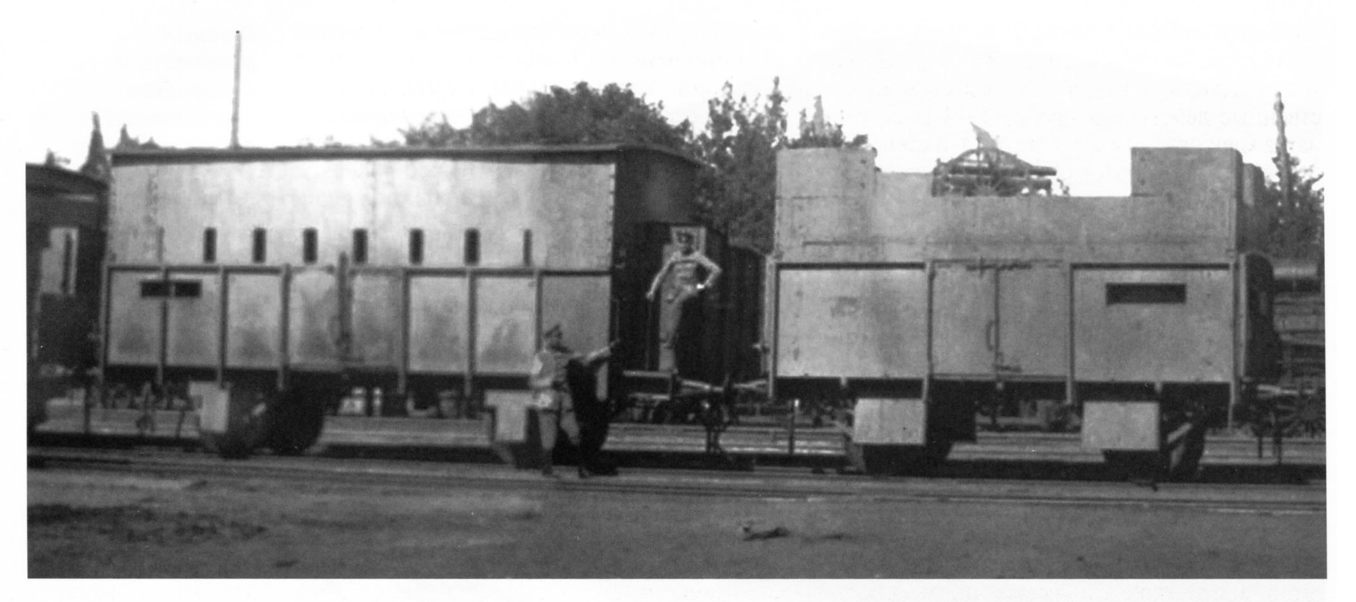
К этому времени состояние состава требовало значительного ремонта, и командование батальона запросило о возможности его ремонта штаб фронта. Разрешение было получено, но место проведения ремонта не было определено. 20 ноября 1917 года командир 9-го железнодорожного батальона сообщал в штаб фронта:

«Ввиду срочного ремонта всего бронепоезда выехали в Ларгу. Ожидаем дальнейшего распоряжения»

Последний документ за 1917 год, касающийся бронепоезда 9-го железнодорожного батальона, датирован 7 декабря. В телеграм-



Полубронированный паровоз Ов из состава бронепоезда 5-го Сибирского железнодорожного батальона. Усть-Двинск, 1916 год. Хорошо видно, что котел паровоза защищен только с боков и частично спереди (фото из журнала 1916 года издания).



Бронепоезд 5-го Сибирского железнодорожного батальона, захваченный немцами под Ригой. Август 1917 года. На фото хорошо видны два 2-осных броневагона – справа артиллерийский, с 76,2-мм противоштурмовой пушкой образца 1914 года, слева пулеметный, с амбразурами для стрельбы из винтовок (ЯМ).

ме, направленной командиру батальона, говорилось:

«Отправить ваш бронепоезд в ремонт в Киев или Одессу не представляется возможным за отсутствием места в Главных мастерских этих пунктов.

Поэтому, не теряя времени, прошу отправить бронепоезд на станцию Могилев-Подольский и оставить его там, потушив бронепаровоз».

Документов по этому бронепоезду за первую половину 1918 года, как впрочем, и по многим другим бронепоездам Русской армии за этот же период автору обнаружить не удалось. Но скорее всего, команда этого состава перешла на сторону советской власти, и действовала против немцев и войск Центральной Рады на Украине. В документах он именовался как «бронепоезд № 9 бывший желбата».

Приказом по управлению Центробронь (орган, занимавшийся автоброневыми частями и бронепоездами в Красной Армии – ***Прим. автора***) № 19 от 21 октября 1918 года был объявлен список команды бронепоезда 9-го железнодорожного батальона, принятого на учет Центроброни. Среди 80 человек имелись и те, кто начинал служить еще в годы Первой мировой войны, например Владимир Тадулевич (поступил на бронепоезд 10 марта 1915 года) и командир взвода Степан Харманенко, служивший на этом бронепоезде с 15 ноября 1914 года.

Впоследствии, получив новые бронеплощадки Брянского завода, но со старым бронепаровозом, этот состав как бронепоезд № 9 (или № 9 желбата) воевал на Южном фронте, где был потерян в сентябре 1919 года.

«Морской» бронепоезд

В ноябре 1914 года немецкие части прорвали русский Северо-Западный фронт в районе Лодзи. Для прикрытия железной дороги Варшава – Скарневицы по приказу начальника 6-й Сибирской пехотной дивизии 4-й железнодорожный батальон спешно оборудовал блиндированный поезд. Времени было в обрез, поэтому для его постройки использовали два 4-осных и один 2-осный металлические полувагоны и пассажирский паровоз серии Я. Изнутри вагоны попросту обшили досками, а в бортах прорезали бойницы для винтовок и пулеметов. Паровоз и тендер прикрыли с боков стальными листами для защиты от пуль. Комендантом поезда назначили штабс-капитана 7-го Финляндского стрелкового полка Васильева.

Несмотря на примитивную конструкцию, и слабое вооружение (пулеметы и винтовки), этот блиндированный поезд оказал большую поддержку нашим войскам. Приданный 40-му пехотному полку для усиления обороны Скарневицы, поезд вступил в бой 10 ноября 1914 года у станции Колюшки.

12–13 ноября 1914 года уже под командованием капитана 4-го железнодорожного батальона А. Савельева, бронированный поезд «рассеял неприятельские части, восстановил сообщение, поправляя неоднократно под огнем испорченный путь, и отвел два поезда с огнестрельными припасами и продовольствием, в котором сильно нуждались наши войска в городе Лодзь».

19 ноября состав не только отразил атаку германской пехоты, но, контратаковав, преследовал противника до станции Колюш-

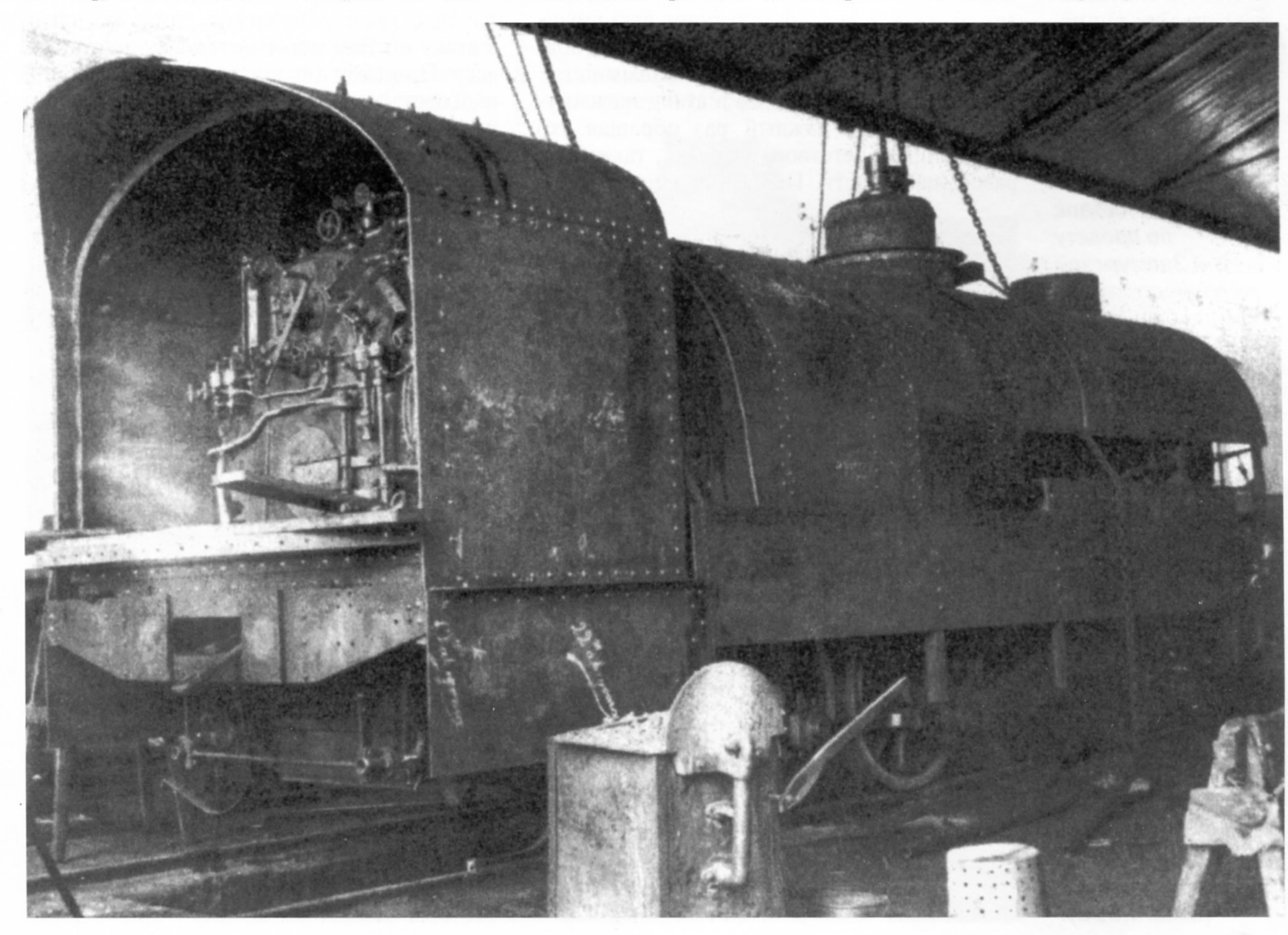
ки, а 23 ноября, во взаимодействии с 6-й Сибирской пехотной дивизией захватил ее. Впоследствии, капитан А. Савельев за мужественные действия в ноябре 1914 года, был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени.

Впоследствии этот бронепоезд включили в гарнизон русской крепости Ивангород, где его обслуживала команда из состава морского полка особого назначения, которым командовал генерал-майор Мазуров. Эта часть действовала на Западном фронте и имела особую организацию. 12 июля 1915 года генерал-майор Мазуров докладывал коменданту Ивангорода генерал-майору А. Шварцу:

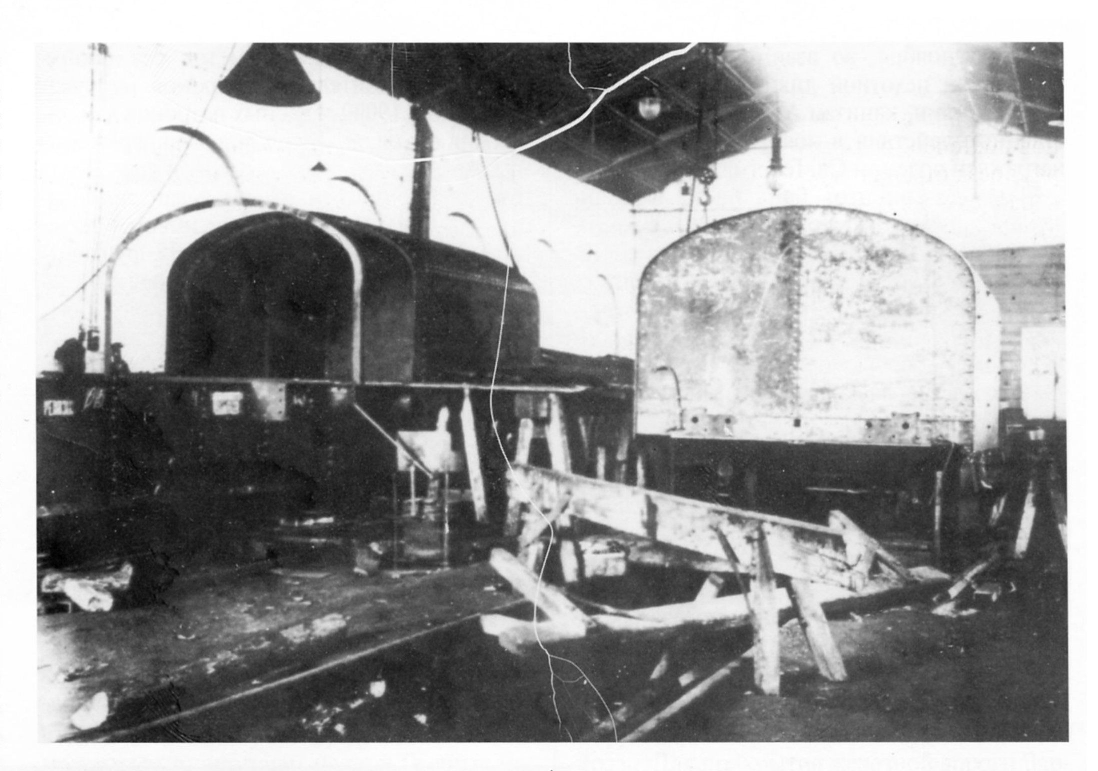
«Доношу Вашему Превосходительству, что согласно Вашего приказания, сегодня в 6 часов утра закончено оборудование блиндированного поезда. Вооружение поезда состоит из 2 37-мм орудий, 8 пулеметов и 80 стрелков. Снабжение поезда состоит из: 144 снаряженных пулеметных лент по 250 патронов; 5 неснаряженных лент, которые снарядят в вагоне, чтобы они умели снаряжать в тесном месте; 72000 запасных патронов для пулеметов без обойм; 9000 (приблизительно) патронов на руках у стрелков; 19000 запасных патронов в обоймах для стрелков; 2 машины для снаряжения пулеметных лент; 200 снарядов для 37-мм пушек. Кроме того имеются запасные части для пушек и пулеметов, имеется также взрывчатое вещество (четыре 18-фунтовых патрона и восемь 6-фунтовых толовых) и запас провизии (консервы и сухари) на 2 дня».

Через неделю бронепоезд вступил в бой с наступающими австрийским частями, о чем командиру полка 19 июля 1915 года докладывал мичман Флейшер:

«Доношу Вашему Превосходительству, что я с прапорщиком Шевяковым и с полуротой вверенной мне роты сего числа находился в бою с 1 часу дня до 7 часов 30 минут вечера на блиндированном поезде под командой поручика Мухина. На поезд была возложена задача помогать отходу наших войск со 2-й линии крепостных позиций на Сехецовские позиции. Отход этот вдоль линии железной дороги совершался под натиском превосходных сил австрийцев и некоторые наши части



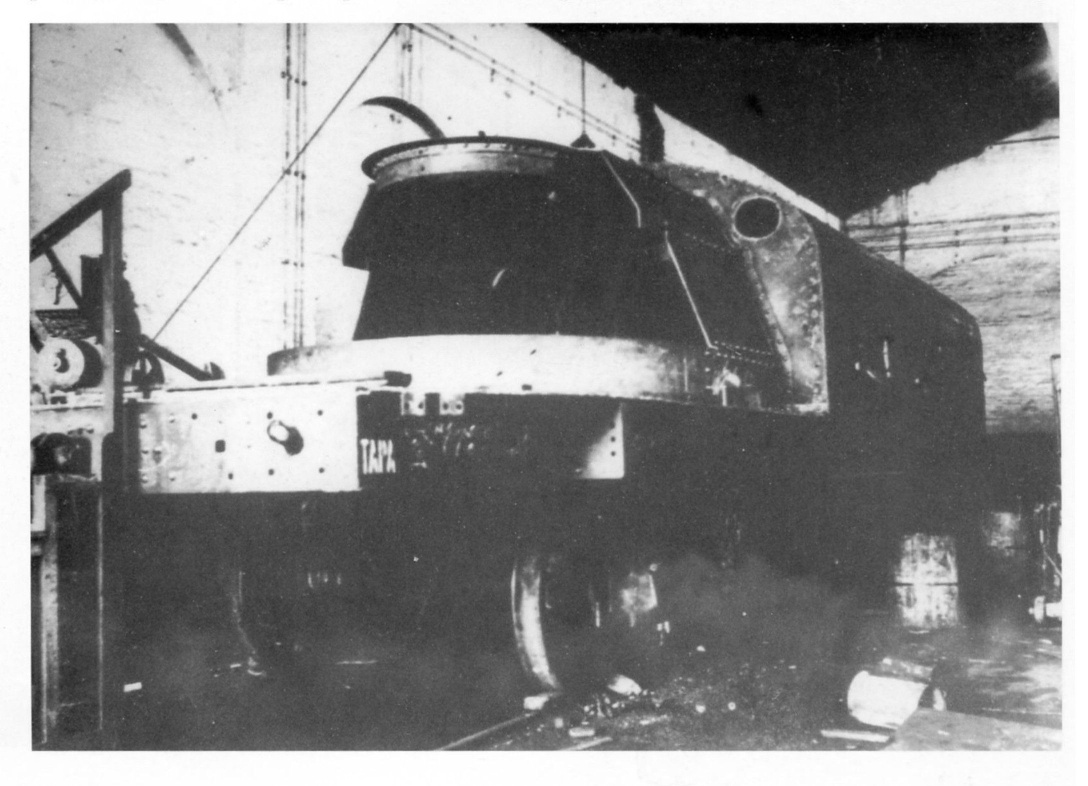
Изготовление типового бронепаровоза по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады. 1915 год, Киевские главные мастерские Юго-Западных железных дорог (ВИМАИВВС).



Изготовление типовых бронеплощадок по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады. 1915 год, Киевские главные мастерские Юго-Западных железных дорог. Обратите внимание, что дверь для посадки команды в правом броневагоне еще отсутствует: ее вырезали в уже приклепанном стальном листе (ВИМАИВВС).

(1-й батальон Башкадекарского полка) подвергались опасности быть отрезанными.

Поезд шесть раз ходил в атаку на наступавшего врага, каждый раз обращая его в поспешное бегство и выручая, таким образом, свои части. Первый раз поезд ходил в атаку по Радомской ветке в Банковецком лесу. При этом он попал под весьма сильный огонь неприятеля, который, потерь, однако, не причинил, а лишь испортил одну винтовку. Австрийцы, в силах нескольких рот, были отогнаны. Второй, третий, четвер-



Изготовление типовых бронеплощадок по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады. 1915 год, Киевские главные мастерские Юго-Западных железных дорог. Хорошо видна конструкция броneказемата для орудийной установки, а также амбразура для стрельбы из переднего пулемета – такие имелись на двух первых бронепоездах. Впоследствии ее конструкцию изменили, и пулемет мог вести огонь не только вперед, но и вбок (ВИМАИВВС).

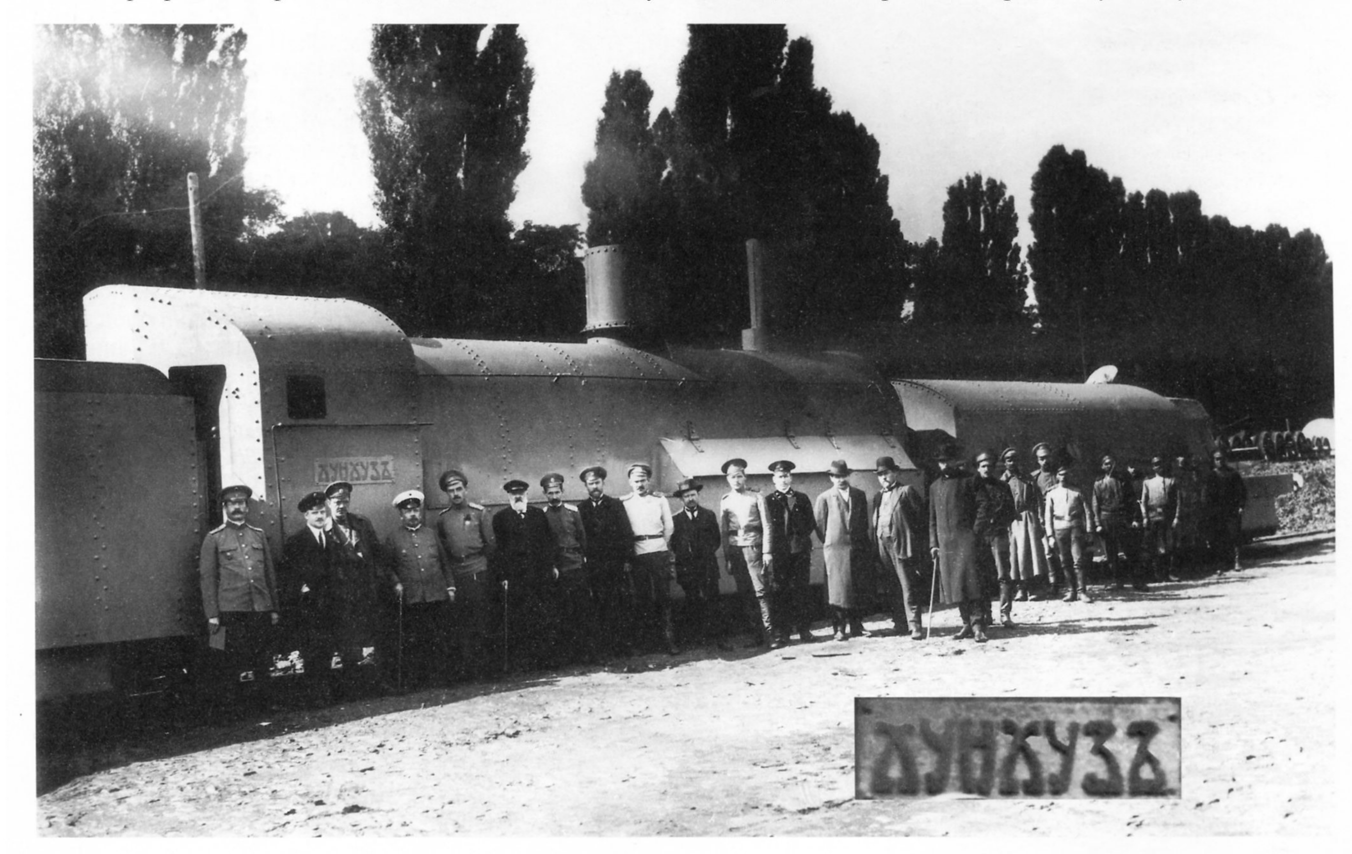
тый и пятый раз поезд ходил в атаку в том же лесу по Козеницкой ветке. Здесь действовали силы австрийцев вначале от 2-х батальонов постепенно увеличивающиеся. Каждый раз поезд отгонял австрийцев свыше версты и наносил врагу значительные потери. Австрийцы прямо бежали от поезда. Сам поезд также подвергался все время сильному обстрелу и во время одной из атак в него было брошено несколько ручных бомбочек, разорвавшихся шагах в 15-ти и вреда не причинившие.

Огонь большей частью велся на расстоянии 100–150 шагов, но часто с отдельными группами людей поезд сближался на 10–12 шагов. Во время одной из атак была нами успешно обстреляна из пулемета колонна неприятельской конницы, переходившая полотно. Попытки неприятельской артиллерии обстрелять поезд не увенчались успехом, ввиду нахождения поезда внутри неприятельского расположения. Попытки разрушить путь сзади поезда были отражены нашим пулеметным огнем. Во время атак на Козеницкой ветке нами было подобрано несколько неприятельских винтовок и один раненый нижний чин Тамбовской дружины...

На наши войска присутствие поезда оказывало прекрасное моральное действие. После 1,5 часового перерыва, во время которого поезд, по распоряжению начальства, стоял в резерве – в зоне лишь слабого шрапнельного огня – он был снова двинут в атаку на опушку леса, уже занятого значительными силами неприятеля. При приближении поезда австрийцы частью убегали, а частью разбежались по халупам, откуда были выбиты огнем наших 37-мм орудий, рассеяны и уничтожены пулеметным и ружейным огнем. После этой атаки, ввиду наступающей темноты, а также успешного окончания поставленной поезду боевой задачи, поезд был выведен из боевой линии и поставлен за Вислу. Доношу, что люди как в моем вагоне, так и в вагоне прапорщика Шевякова вели себя отлично. Работали весело, спокойно и совершенно не суетясь. Не было сделано ни одного выстрела зря. Отличившихся представить не могу, так как все оказались на высоте своего долга. Должен донести, однако, что более трудная работа пришлась на долю комендоров».

После боев под Ивангородом состав был оставлен на ремонт в Брест, где на небольшое время был «приватизирован» 3-м желбатом. В журнале боевых действий 4-й роты этого батальона есть такие записи:

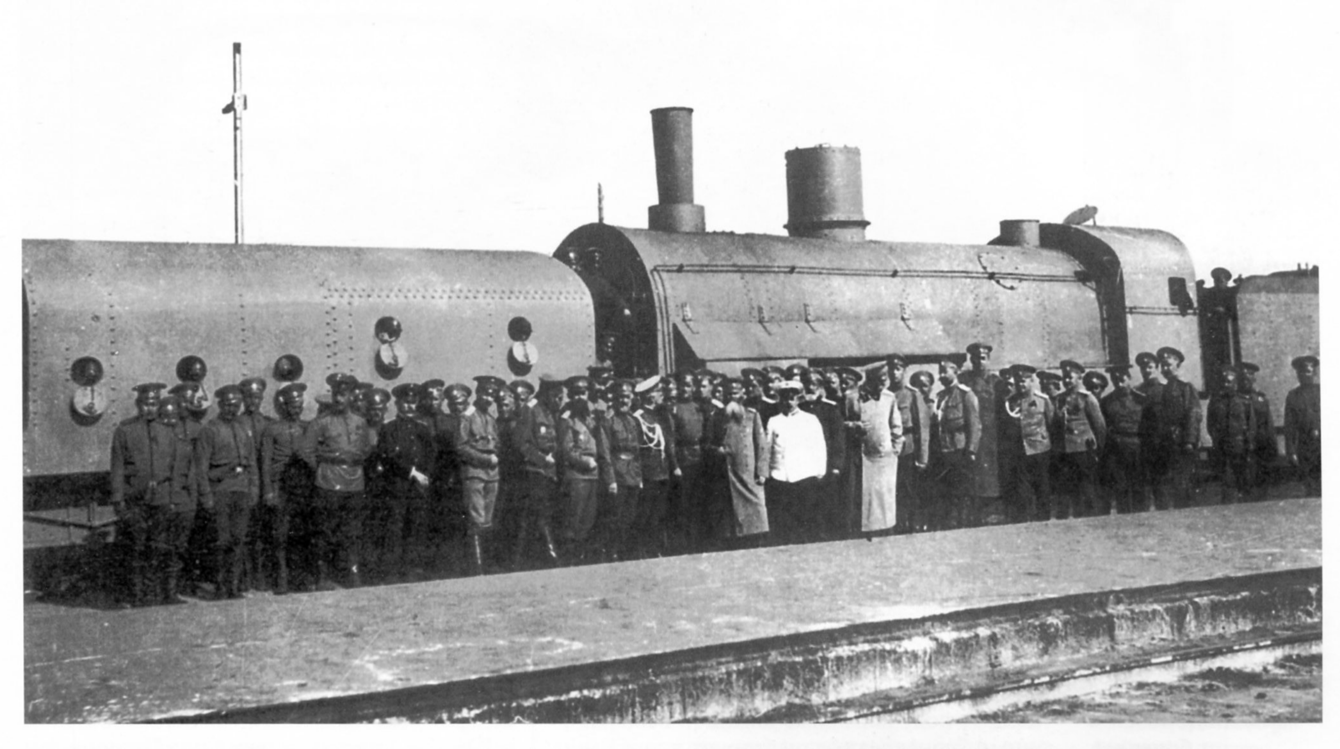
«5 августа 1915 года. Рота прибыла в Брест.



Первый типовой бронепоезд, изготовленный по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады. Киевские главные мастерские Юго-Западных железных дорог, 1 сентября 1915 года. На будке машиниста видна табличка с названием, справа дана ее выкадровка (РГВИА).



Общий вид типового бронепоезда 2-й Заамурской железнодорожной бригады «Хунхуз», построенного 4-й ротой 2-го Заамурского железнодорожного батальона в Киевских мастерских. 1 сентября 1915 года. У состава стоят офицеры 2-й Заамурской бригады и инженеры мастерских, руководившие проектированием и строительством состава (РГВИА).



Осмотр первого типового бронепоезда 2-й Заамурской железнодорожной бригады «Хунхуз» офицерами штаба Юго-Западного фронта. Киев, 1 сентября 1915 года. В центре стоит главнокомандующий армиями Юго-Западного фронта Н. Иванов (с бородой) (РГВИА).

8 августа 1915 года. Начало работ. Найденный в Брестских мастерских блиндированный поезд взят в роту и ремонтируется».

При отходе от Бреста 16 августа 1915 года поезд у Кобрина отбил три атаки немцев, наступавших на Переяславский пехотный полк у деревни Поляничи и, двинувшись вперед, занял позиции противника.

Но при убытии 3-го железнодорожного батальона с Западного фронта, бронепоезд вновь поступил в Морской полк особого назначения. В составе этой части, с белыми якорями, нарисованными на броне, поезд действовал до лета 1917 года.

10 марта 1916 года, выходя на боевую операцию, поезд № 4 попал в засаду, устроенную немцами, получил серьезные повреждения и потерял два вагона, расстрелянный германской батареей. После этого поезд отвели на ремонт в Гомельские мастерские, где он простоял до ноября 1916 года. После восстановления бронепоезд включал в себя два металлических 4-осных блиндированных полувагона «Фокс-Арбель» и бронепаровоз серии Я.

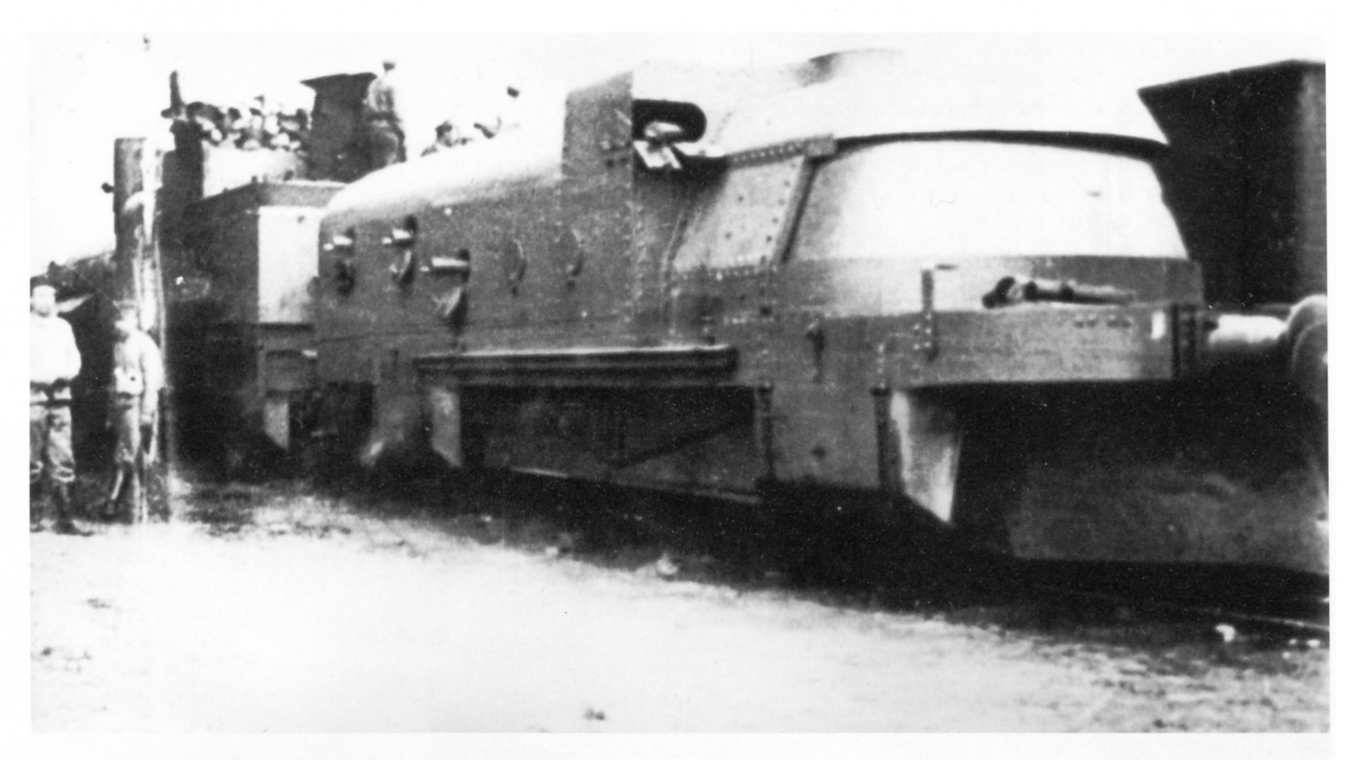
Весной 1917 года командование Западного фронта возбудило ходатайство о передаче бронепоезда от моряков армии. 26 апреля 1917 года в Ставку было направлено следующее донесение:

«На Западном фронте находится бронепоезд Отдельной морской бригады особого назначения. Состоя в прикомандировании к 10-му железнодорожному батальону, и неся службу под руководством того же батальона, вышеуказанный поезд остается в составе отдельной морской бригады.

Подобное положение создает некоторые неудобства в пользовании поездом, так как личный состав поезд состоит из чинов Морской бригады, причем пополнение и перемена чинов поезда должны происходить с ведома и согласия начальника упомянутой бригады, который начальнику военных сообщений Западного фронта вовсе не подчиняется.

Главком армий Западного фронта ходатайствует о включении этого бронепоезда в состав 10-го железнодорожного батальона».

В июне 1917 года решение о передачи бронепоезда от моряков железнодорожникам было принято, причем командир бригады генерал Мазуров согласился оставить на составе все вооружение – две 37-мм пушки и 8 пулеметов Максима. Но, несмотря на это, до осени 1917 года 10-й железнодорожный батальон так и не смог укомплектовать бронепоезд нормальной командой – в батальоне не было ни артиллеристов, ни пулеметчиков.



Типовой бронепоезд 2-й Заамурской железнодорожной бригады, обслуживаемый командой Собственного Его Величества железнодорожного полка. 1916 год. Обратите внимание, что в отличие от «Хунхуза» установка переднего пулемета изменена, и позволяет вести огонь не только вперед, но и в сторону (фото из архива С. Ромадина).

Осенью 1917 года солдаты 10-го желбата перешли на сторону советской власти. Бронепоезд получил наименование «Революционный бронепоезд», при этом его вооружение было усилено – вместо пушек Гочкиса в броневагонах установили по одному 76,2-мм полевому орудию образца 1902 года. Кроме того, в состав бронепоезда дополнительно включили металлический полувагон «Фокс-Арбель» с двумя 76-мм пушками Лендера из состава 3-й отдельной железнодорожной батареи для стрельбы по воздушному флоту.

В начале 1918 года бронепоезд получил новое наименование – № 1 «Минский коммунистический имени Ленина». В истории этого состава говорилось следующее:

«Бывший бронепоезд 10-го железнодорожного батальона. В Красную Армию перешел в дни октябрьской революции, и поступил в распоряжение ВЦИКа. Первые боевые столкновения были с немцами и гайдамаками под г Жлобин в феврале 1918 года, в боях с которыми площадки были разбиты, и бронепоезд ушел для нового бронирования на Брянский завод в первых числах марта».

Однако одна бронеплощадка и полувагон «Фокс-Арбель» с двумя 76-мм пушками Лендера не были разбиты, а попали в руки польских легионеров, которые включили их в состав бронепоезда «General Konarzewski».

Бронепаровоз серии Я из состава «Минского коммунистического» после ремонта включили в состав нового бронепоезда № 6 «Путиловцы». Этот состав имел две бронеплощадки, построенные на Сормовском заводе, и действовавшего на Юго-Восточном и Южном фронтах, а также под Петроградом в 1919–1920 годах.

Свою службу бронепоезд № 6 «Путиловцы» имени тов. Ленина закончил в 1922 году, когда его расформировали в Украинском военном округе. К этому времени в его составе все еще имелся бронепаровоз серии Я, прежде входивший в бронепоезд Морской бригады особого назначения.

Бронепоезда на Кавказе

В конце 1914 года в Тифлисских мастерских началось строительство четырех бронепоездов для Кавказской армии. Каждый их них состоял из полубронированного паровоза, двух четырехосных броневагонов и бронированного вагона для боеприпасов. Между собой они имели ряд отличий по типу бронировки. По распоряжению командования, вооружение этих бронепоездов должно было иметь возможность использования в полевых условиях, поэтому пушки и пулеметы устанавливались на обычных станках безо всяких переделок.

В передней части каждого броневого вагона устанавливалось по одной 76,2-мм горной пушке образца 1904 года с углом обстрела по горизонту 110 градусов. Кроме того, име-

лось по два пулемета Максима (по одному на борт), а при необходимости их число могло быть увеличено до шести. Для повышения огневой мощи в бортах прорезали амбразуры для стрельбы из винтовок. На тендере паровоза установили наблюдательный пост начальника поезда.

Изготовление составов закончилось в начале 1915 года и их распределили по следующим станциям: № 1 – Карс, № 2 – Александрополь, № 3 – Нахичевань и № 4 – Тифлис. Они обслуживались 1-й Отдельной Кавказской железнодорожной бригадой. Основными их задачами, согласно разработанной «инструкции начальникам бронированных поездов», были следующие:

«а). Охрана железных дорог на участках, подверженным нападениям неприятеля или враждебно расположенного населения.

б). Для конвоирования поездов на особенно опасных участках.

в). Для производства вблизи неприятеля небольших ремонтных работ на железной дороге.

г). Для прикрытия рабочих отрядов, производящих вблизи неприятеля значительные работы на железной дороге.

д). Для участия в боевых действиях войск по указанию ближайшего начальника отряда.

Бронированные поезда обеспечены броней лишь от действия ружейных и шрапнельных пуль. Против ударного действия артиллерийских снарядов поезда эти не защищены».

Командование Кавказской армии пыталось сформировать постоянные команды для своих бронепоездов, но на это требовалось разрешение Ставки. Поэтому генерал-лейтенант С.В. Вольский (главный начальник Кавказского военного округа. – ***Прим. автора***) 6 июля 1915 года направил в Ставку следующую телеграмму:

«Для Кавказской армии оборудовано 4 бронепоезда, каждый вооружен двумя горными пушками обр. 1904 года, снабженными вращающимися безоткатными установками, и четырьмя пулеметами. При необходимости число пулеметов может быть доведено до 12.

Один из этих поездов необходимо держать в постоянной боевой готовности, для чего он должен быть снабжен особой штатной командой, состоящей из 3 обер-офицеров и 82 нижних чинов для одного бронепоезда выработан и Главкомом одобрен. Прошу согласия Вашего представить штат на утверждение Верховному Главнокомандующему».

Ответ от дежурного генерала при Верховном главнокомандующем генерал-лейтенанта П.К. Кондзеровского был получен довольно оперативно:

«Прошу представить [штат] на утверждение. Принципиальных возражений нет, если все формирования как в отношении матча-



Команда бронепоезда № 3 с командой Собственного Его Величества железнодорожного полка у состава. Лето 1916 год. Хорошо видна башня с 76,2-мм горной пушкой образца 1904 года на тендере, а на будке паровоза белый знак полка – совмещенные вензеля императоров Александра III и Николая II с короной сверху (фото из архива С. Ромадина).

сти, так и личного состава могут быть осуществлены средствами округа».

Однако в дальнейшем начальник управления ВОСО Ставки Ронжин высказался против постоянной команды на бронепоездах Кавказской армии. 19 августа 1915 года он направил генералу Кондзеровскому записку, в которой писал:

«Возвращая настоящую переписку по принадлежности сообщаю, что на формирование особой команды для Кавказских бронепоездов я согласиться не могу, так как кратковременная служба бронепоездов может нестись прикомандированными для этого частями специальных войск».

Данных о боевом использовании бронепоездов, построенных на Кавказе, автору обнаружить не удалось. Впоследствии бронепоезда использовались национальными армиями Закавказья. В частности, состав № 4 в 1918 году использовался грузинской армией, а № 2 и № 3 – соответственно армянской и азербайджанской.

Трофей Перемышля

При взятии Перемышля весной 1915 года русские войска захватили как минимум два австрийских бронепоезда. Причем никаких данных об этих составах в западных источниках, посвященных истории бронепоездов австро-венгерской армии, автору обнаружить не удалось. По документам Юго-Западного фронта один из бронепоездов представлял собой следующее:

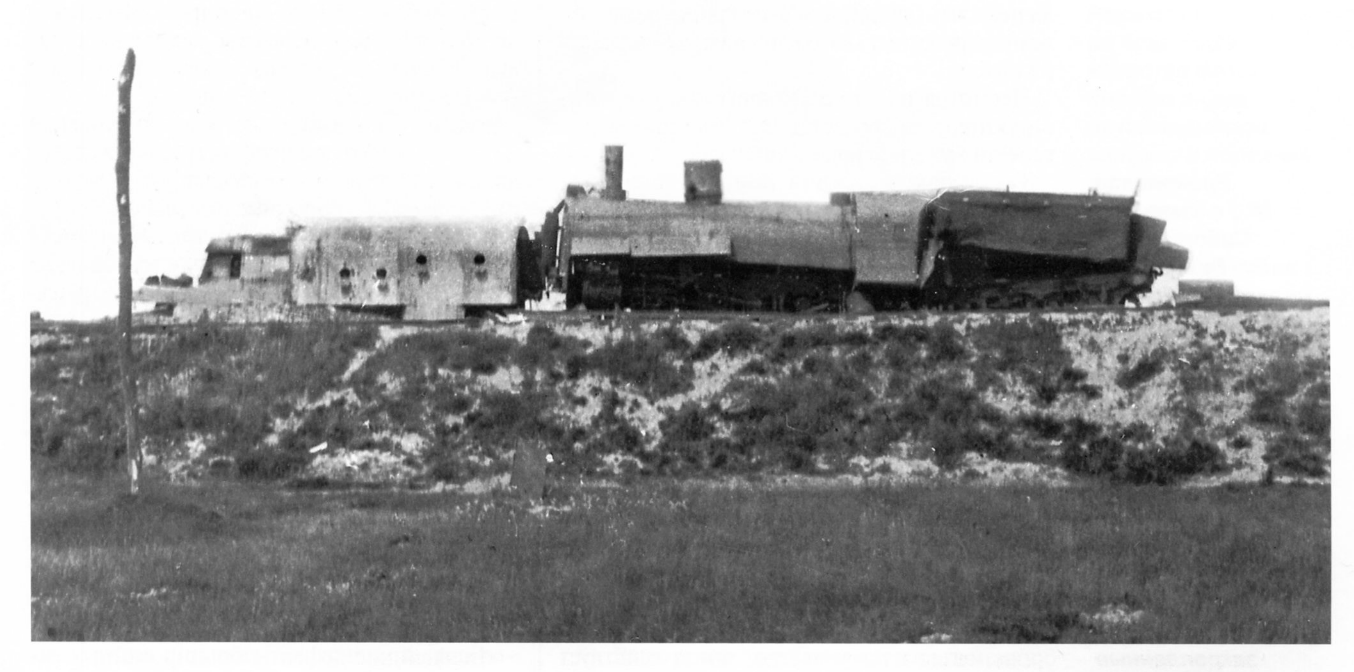
«Под оборудование бронированных вагонов были использованы две австрийские полуплатформы размерами каждая 5,25 × 3 метра. На этой небольшой площади были установлены по одному орудию и по три пулемета. При взятии Перемышля бронепоезд достался нам, и был немного исправлен 6-м железнодорожным батальоном».

Вооружение имело довольно ограниченные углы обстрела: пушка в первом вагоне могла вести огонь вперед и по ходу справа, а во втором вагоне – назад и по ходу слева. Таким образом, обстрел цели, находящейся сбоку от состава одновременно из двух орудий был невозможен. Кроме того, небольшие размеры вагонов и неудачная их бронировка сильно затрудняли работу расчетов. В качестве вооружения использовались 80-мм австрийские полевые пушки M5 на специальных тумбовых установках и 8-мм австрийские пулеметы «Шварцлозе». Кроме двух бронированных вагонов, в составе бронепоезда имелся австрийский бронированный паровоз.

Однако 6-му железнодорожному батальону не удалось применить бронепоезд в боях – часть была переброшена из Перемышля

Типовой бронепоезд поручика Крапивникова из состава 1-го Заамурского железнодорожного батальона, разбитый у станции Рудочка в сентябре 1916 года, вид спереди. Снимок сделан летом 1916 года (фото из архива С. Ромадина).





Тот же разбитый бронепоезд Крапивникова, вид слева. Лето 1916 года. Заднюю бронеплощадку эвакуировали в январе 1916 года. Хорошо видны многочисленные снарядные пробоины в бронеплощадке и бронепаровозе (фото из архива С. Ромадина).

на другой участок фронта. Но уже 10 мая 1915 года генерал Тихменев направил генералу Ронжину следующую телеграмму:

«Мною уже приказано ввиду ухода 6-го железнодорожного батальона из Перемышля передать бронепоезд 2-му Сибирскому железнодорожному батальону для головных отрядов».

Несмотря на довольно примитивную конструкцию, этот состав действовал весьма успешно уже в первых боях.

Так, в бою у деревни Холупки под Красным, в ночь с 11 на 12 июня 1915 года, командующий бронированным поездом 2-го сибирского железнодорожного батальона штабс-капитан Николай Кандырин, «смело выдвинул его под губительным артиллерийским и ружейным огнем, в тыл противника». Открыв огонь из всех видов оружия, состав обеспечил подготовку атаки пехотного полка «и, производя своим огнем смятение в рядах противника, дал возможность полку почти без потерь занять неприятельские окопы и захватить в плен 6 офицеров и около 600 нижних чинов».

На следующий день командир дивизии генерал Булатов доносил:

«Наступление дивизии в связи с работой бронепоезда идет успешно, поезд действует блестяще».

Осенью 1915 года бронепоезд поставили на ремонт. При этом параллельно с исправлением броневагонов, был изготовлен специальный бронированный вагон-погреб для перевозки снарядов и патронов. Кроме того, бронепаровоз австрийского производства заменили на русский серии Ов, забронированный в Одессе по проекту бронепоездов 2-й Заамурской железнодорожной бригады. Паровоз поступил в состав бронепоезда весной 1916 года.

В 1916 году, в ходе летнего наступления Юго-Западного фронта, бронепоезд находился в составе 9-й армии. К этому времени, в связи с введением нумерации бронепоездов, он получил № 7. Но из-за сильного разрушения железных дорог отступающими австрийцами, действия его в кампанию 1916 года были не слишком активными.

По своей конструкции бронепоезд 2-го Сибирского желбата был самым неудачным из поездов Юго-Западного фронта. Поэтому его командиры неоднократно поднимали вопросы о модернизации состава. Например, 8 июня 1917 года его начальник капитан Жабоклицкий направил в управление ВОСО Юго-Западного фронта рапорт «О боевом и техническом несовершенстве бронированных вагонов бронепоезда № 7», в котором сообщал следующее:

«Главнейшие дефекты бронированных вагонов следующие:

1). Вследствие небольших размеров, технического несовершенства вагонов и не ра-

Бронепоезд № 3 с командой Собственного Его Величества железнодорожного полка на фронте. Лето 1916 года. Хорошо видно, что башня с 76,2-мм горной пушкой на тендере имела сзади броневые двери значительных размеров. Обратите внимание на запасные рельсы, закрепленные в нижней части броневагона (АСКМ).





Типовой бронепоезд № 5 3-го Заамурского желбата на фронте. Зима 1916 года. Несмотря на невысокое качество фото, хорошо виден артиллерийский каземат и передняя пулеметная установка броневагона. Обратите внимание, как тщательно состав замаскирован ветками (фото предоставил С. Залога).

ционального устройства бойниц, бронепоезд № 7 крайне слабо оборудован пулеметами, имея их всего 6, что является недостатком по сравнению с другими бронепоездами, имеющими по 18–24 пулемета.

Нахождение в небольшом помещении вагона орудия и пулеметов, причем не разграниченных, крайне стесняет работу во время боя, как артиллеристов, так и пулеметчиков.

2). При сотрясении при каждом орудийном выстреле пулеметы заклиниваются, патроны выпадают из лент, что вызывает ежеминутные задержки в действии пулеметов.

3). При положении орудия по оси вагона, пулемет № 3 совершенно не может работать вследствие близости к хоботу орудия. Если передвинуть пулемет № 3 к передней бойнице, то в вагоне № 1 пулемет № 1 не сможет стрелять совместно с пулеметов № 3 вследствие небольшого расстояния между ними, и в вагоне № 1 правая, а в вагоне № 2 левая стороны останутся совершенно без пулеметов.

4). При положении орудия по поперечной оси вагона, действие пулемета № 2 крайне затруднено работой артиллеристов у орудия. Таким образом, благодаря техническому несовершенству вагонов и не рациональному устройству бойниц, совместное действие всех шести пулеметов одновременно является крайне затруднительным.

5). При неимении особого помещения для артиллерийских снарядов, таковые сложены в задней части вагона № 1 и передней вагона № 2, что крайне затрудняет работу как артиллерии, так и пулеметов.

6). Расположение орудий обеспечивает угол обстрела только 110 град., причем оба орудия не могут обстреливать одну и ту же цель.

7). Устройство бойниц таково, что при положении орудий по оси вагона дальность боя достигается 5 верст, а при положении поперек – 2 версты.

8). Высота вагонов только в средней части 2,25 м, у стен же 1, 25 м, что при крайне небольших размерах вагонов стесняет действие команды.

9). При настоящем положении орудий вся сила отдачи и все пороховые газы, и сотрясение воздуха получаются внутри вагона, что вредно отражается на здоровье команды, у части людей повреждены барабанные перепонки.

Все указанные дефекты вагонов бронепоезда № 7 с 1915 года побуждали неоднократно начальников поезда ходатайствовать о замене вагонов на более совершенные, но вследствие частой смены начальников поезда и других причин, ходатайства эти до сих пор не удовлетворены».

Вопрос о модернизации бронепоезда 2-го Сибирского желбата поднимался и на прошедшем в июне 1917 года съезде железнодорожников Юго-Западного фронта и обсуждался в секции бронепоездников. В результате, в качестве временной меры было принято решение о передаче бронепоезду № 7 «бронированного вагона от разбитого поезда», который находился в Киеве. Это была площадка типового бронепоезда проекта 2-й Заамурской железнодорожной бригады, погибшего на фронте в октябре 1915 года. Но выполнить это решение не успели.

В июне 1917 года бронепоезд № 7 поддерживал свои части в ходе начавшегося наступления Юго-Западного фронта. 22 июня 1917 года командир бронепоезда капитан Жабоклицкий доносил в штаб 7-й железнодорожной бригады (в ее состав входил 2-й Сибирский желбат):

«Согласно полученного распоряжения от Наштакор 41 бронепоезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона № 7 был призван к боевому участку 74-й дивизии, и 17 сего месяца вышел на боевую позицию.

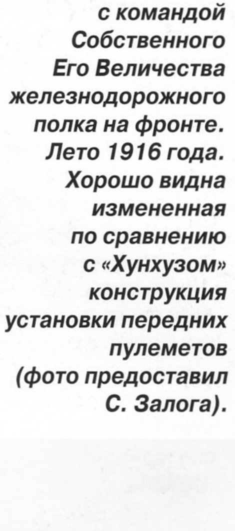
18 было [июня] получено приказание начать обстрел указанных начальством 74-й дивизии целей. Обстрел начался в 9.15, кончился в 21.35. Выпущено было 620 снарядов, и во время обстрела был обстрелян неприятельской артиллерией. 19-го поезд выходил, но по создавшейся обстановке участия артиллерией не принимал. 20-го стоял на позиции, и 3 часа обстреливал цели по указанию Начдив 74».

Однако, как известно, наступление провалилось из-за катастрофического падения дисциплины в русских войсках, и 6 июля 1917 года немцы нанесли контрудар. Потерявшие боеспособность русские части стали откатываться назад. Их отход прикрывали отдельные сохранившие боеспособность подразделения, части «смерти», казаки, броневики, бронепоезда. Среди последних был и бронепоезд № 7. Вот что об этом сообщал командир 2-го Сибирского желбата в управление ВОСО Юго-Западного фронта в рапорте от 29 июля 1917 года:

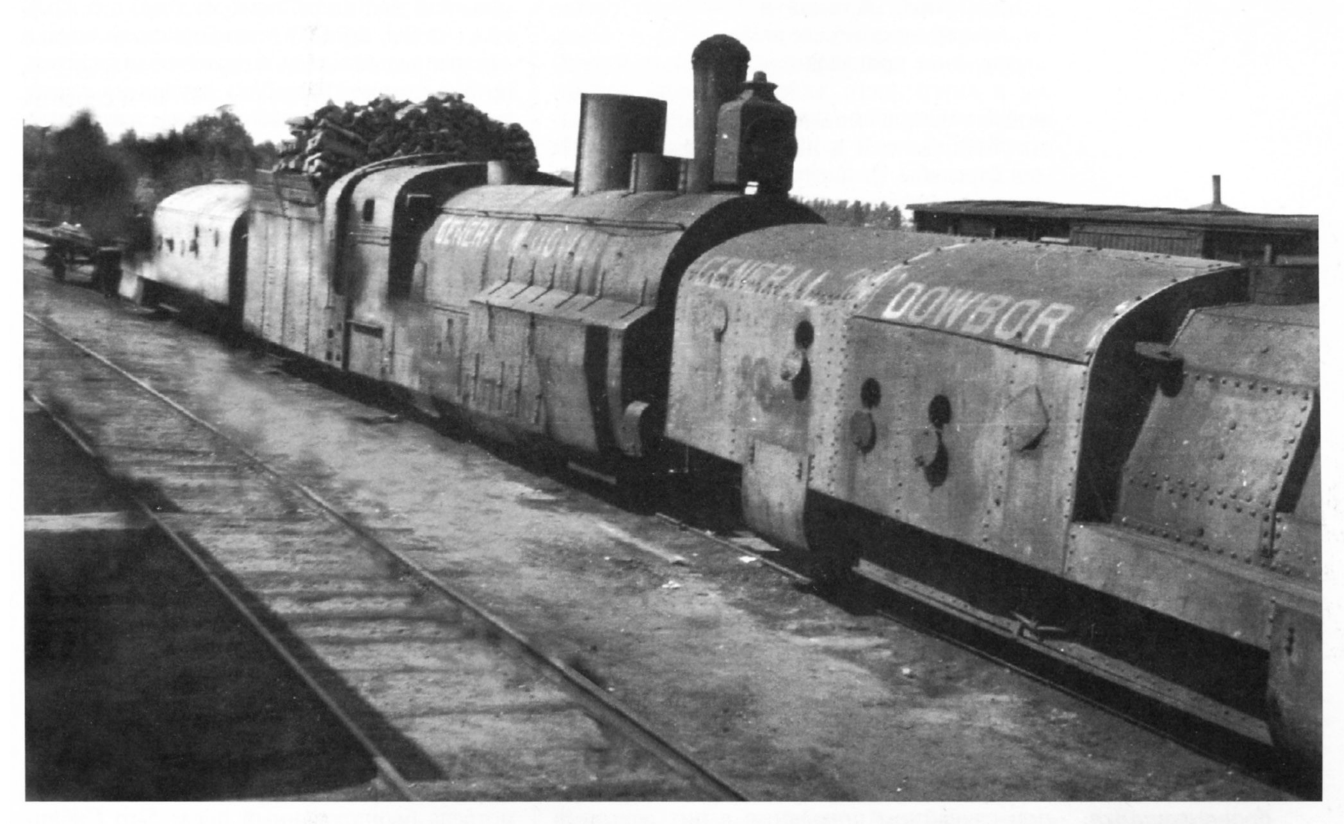
«Доношу, что согласно распоряжение Начальника штаба 41-го корпуса бронепоезд № 7 в ночь на 9 июля с.г. выступил со ст. Слобода на ст. Денисово для выяснения обстановки ввиду наступления неприятеля...

По рекогносцировке выяснилось, что ст. Денисово уже занята неприятелем, и проехать ввиду порчи выходных стрелок не представлялось возможным. По бронепоезду был открыт огонь, и на протяжении 2-х верст поезд подвергался сильному обстрелу. С поезда отвечали пулеметным и орудийным огнем, и благодаря этому наступление противника было несколько задержано.

При продвижении к ст. Слобода на перегоне, вследствие движения поездов пачками, случилось крушение, и проехать на ст. Слобода было нельзя. Ввиду наступления неприятеля паровоз бронепоезда был испорчен, прицелы и замки с орудий, затыльники и некоторые другие части с пулеметов сняты.



Бронепоезд № 3 с командой Собственного Его Величества железнодорожного полка на фронте. Лето 1916 года. Хорошо видна измененная по сравнению с «Хунхузом» конструкция установки передних пулеметов (фото предоставил С. Залога).



Польский бронепоезд «General Dowbor», состоящий из типовых бронеплощадок 2-й Заамурской бригады и бронепаровоза бывшего русского бронепоезда № 4 (конструкции инженера Балля). Лето 1919 года. Судя по конструкции передних пулеметных установок, бронеплощадки ранее входили в состав бронепоезда № 2 2-го Заамурского желбата (ЯМ).

Около 3 часов 9 июля бронепоезд был оставлен, и команда пешим порядком отступила в сторону Микулинец».

Бронепоезд достался немцам, о его дальнейшей судьбе автор сведениями не располагает.

Бронепоезд Усть-Двинской крепости

Строительство этого бронепоезда началось в июне 1915 года силами прибывшего на фронт под Ригу 5-го Сибирского железнодорожного батальона. Причем изначально этот состав предназначался для прикрытия ремонтных работ на железной дороге. Так, в отчете о работах 5-го Сибирского желбата есть такая запись:

«4-й ротой начата постройка блиндированного вагона для рабочего поезда. Рабочий поезд в составе: один блиндированный вагон, две платформы с рельсами, три со шпалами, вагон с мостовыми брусьями и четыре вагона с булыжником, предназначенным для заполнения ряжей».

Но уже вскоре был сооружен и полноценный бронепоезд, для изготовления которого использовали три двухосных металлических полувагона и полубронированный паровоз Ов. Состав был включен в гарнизон Усть-Двинской крепости под Ригой, где он и действовал до лета 1917 года.

Кроме входивших в состав бронепоезда, у 1 и 5-й рот батальона имелось по одному двухосному металлическому полувагону с бойницами. Эти вагоны использовались для прикрытия рабочих партий батальона, занимавшихся восстановлением железных дорог на передовой.

О составе и конструкции бронепоезда можно узнать из донесения, направленного начальнику управления военных сообщений Северного фронта:

«Комиссия под председательством командира 5-го Сибирского железнодорожного батальона 28 мая 1917 года осмотрела на ст. Старый Кеммерн Риго-Орловской железной дороги бронепоезд в составе паровоза, двух вагонов и одной платформы с возвышающейся на ней площадкой. В каждом из бронированных вагонов находятся три пулемета, причем в одном из вагонов бойницы для пулеметов сделаны так низко, что стрельба из них возможна лежа. На площадке платформы помещается одна 3-дм. пушка.

Бронировка вагонов и платформ состоит из наружного железного листа – 4 мм, деревянной прокладки толщиною в 4 дюйма и внутреннего железного листа толщиной 5 мм, причем последний обшит досками толщиною в дюйм. Отверстия бойниц для стрельбы из винтовок закрываются железными листами толщиной 5 мм. Буксы защищены железными листами, которые прикрывают несколько более половины диаметра колес. Броня паровоза устроена так же как и у вагонов.

Площадка платформы, на которой имеется пушка, находится примерно на уровне высоты – нормального крытого вагона, имеет 4 борта и совершенна открыта.

По поезду с расстояния в 35 шагов было сделано 10 выстрелов из винтовки в обшивку боковых стенок вагона...

Комиссия пришла к выводу, что боковую обшивку вагона можно считать надежно защищающей от пробивания пуль и осколков снарядов, что же касается до крыш вагонов (дощатые, обитые толем), то таковые необходимо также забронировать или сделать соответствующие козырьки для закрытия от шрапнелей и пуль. Кроме того, листы, прикрывающие буксы, увеличить к низу для предохранения вагонных скатов при случайном попадании в них осколков снарядов.

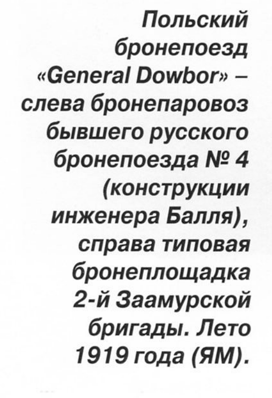
Имея ввиду, что площадка с орудием совершенна открыта, желательно устройство над ней сплошного железного покрытия, чтобы предохранить прислугу орудия от шрапнельных пуль и осколков, и снабдить орудие щитом. Установка орудия на лафете полевого типа нецелесообразна, желательна установка орудия на тумбовом лафете с обстрелом 360 градусов.

Для пулеметов, имеющих только боковой обстрел, необходимо прорезать угловые бойницы с углом 90 градусов, что дает полную свободу обстрела как при наступлении, так и при отходе.

Все указанные работы, кроме переустройства орудия, батальон может выполнить своими средствами».

По состоянию на 31 марта 1917 года команда бронепоезда (№ 1с, с – Северный фронт) включала в себя 50 человек, из них стрелков 51-го Сибирского стрелкового полка – 37, артиллеристов Усть-Двинской крепости – 6, паровозная бригада 5-го Сибирского железнодорожного батальона – 7. На его вооружении имелось 6 пулеметов Максима, 76,2-мм противоштурмовое орудие образца 1914 года и винтовки команды.

Неоднократно делались попытки улучшить конструкцию этого состава, которые, впрочем, остались безрезультатными. Например, 4 мая 1917 года специальная комиссия осмотрела бронированный поезд 5-го Сибирского железнодорожного батальона, и составила перечень мероприятий, необходимых для приведения состава в боеспособное со-





Польский бронепоезд «General Dowbor» – слева бронепаровоз бывшего русского бронепоезда № 4 (конструкции инженера Балля), справа типовая бронеплощадка 2-й Заамурской бригады. Лето 1919 года (ЯМ).

стояние. Прежде всего, предполагалось дополнительно защитить броней буксы колес паровоза и тендера, а также котел паровоза с передней части. Затем заменить 1,5-мм броню на вагонах 10-мм, а также установить над артиллерийским вагоном 4-скатную крышу для защиты расчета от осадков.

К лету удалось согласовать все вопросы, связанные с модернизацией состава. 4 июля 1917 года начальник ВОСО на ТВД направил в штаб Северного фронта телеграмму, в которой сообщил следующее:

«Переделка бронепоезда № 1с может быть произведена в Риге в участковых мастерских силами 5-го Сибирского железнодорожного батальона. Время ремонта – 2 недели, ввиду чего поезд может быть снят с линии и отправлен для переделки».

Неизвестно, был ли бронепоезд отправлен на ремонт, но в августе 1917 года во время взятия Риги и Усть-Двинска состав попал в руки к немцам. Возможно, он не имел паровоза, находившегося на ремонте, но может быть был просто оставлен из-за невозможности отхода. В российских архивах автору не удалось найти подробностей о потере это бронепоезда. Также автору неизвестно, использовали ли этот состав немцы или латыши.

Типовые бронепоезда генерала Колобова

Как уже говорилось, успешные действия бронепоездов 9 и 2-го Сибирского железнодорожных батальонов Юго-Западного фронта послужили толчком для начала активного строительства «стальных крепостей». Эта инициатива нашла поддержку в Управлении военных сообщений Юго-Западного фронта и УВОСО Ставки, которые оказали необходимую помощь и выделили средства и материалы.

Наиболее активно в строительстве бронепоездов проявила себя 2-я Заамурская железнодорожная бригада* под командованием генерал-майора М. Колобова**. В конце июня 1915 года им был разработан проект типового бронепоезда. В июле строительство четырех таких поездов поручили 4-й роте 2-го Заамурского железнодорожного батальона, которой командовал капитан Даниэль. Работы велись в Киевских главных мастерских Юго-Западных железных дорог при активном содействии их начальника инженера Нечая.

О ходе работ по постройке бронепоездов можно узнать из документа, озаглавленного «Очерк о деятельности 4-й (тяговой) роты 2-го Заамурского железнодорожного батальона с 22 июня 1915 года по 1 января 1916 года».

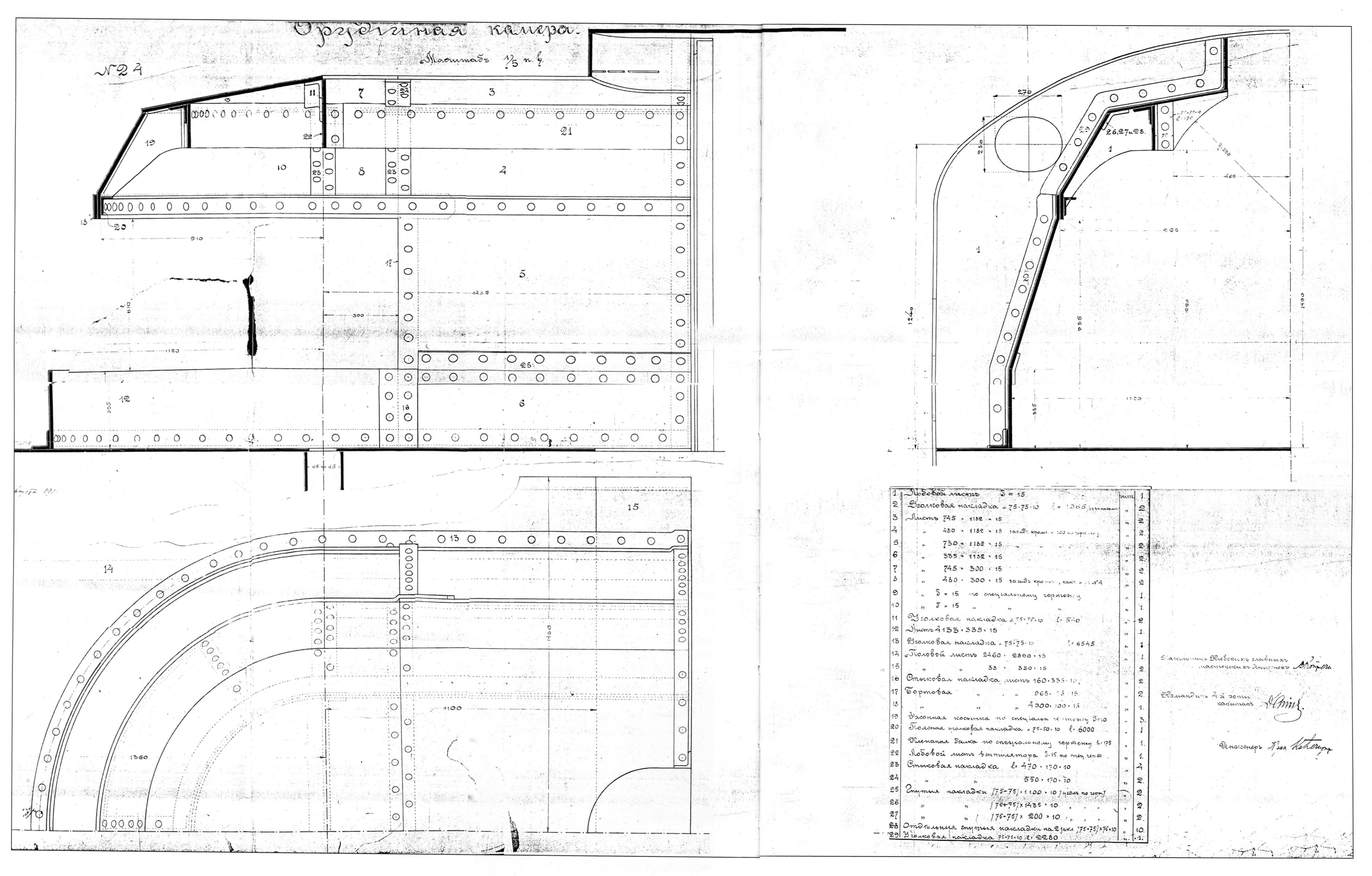
Рота, которой командовал штабс-капитан Даниэль, прибыла в Киев 22 июня 1915 года в составе около 400 человек с задачей постройки бронепоездов в Киевских Главных мастерских Юго-Западных железных дорог.

Получив эскизный проект бронепоезда, офицеры роты при помощи администрации и инженеров мастерских приступили к разработке рабочих чертежей. Одновременно началась заготовка необходимого материала для постройки поездов.

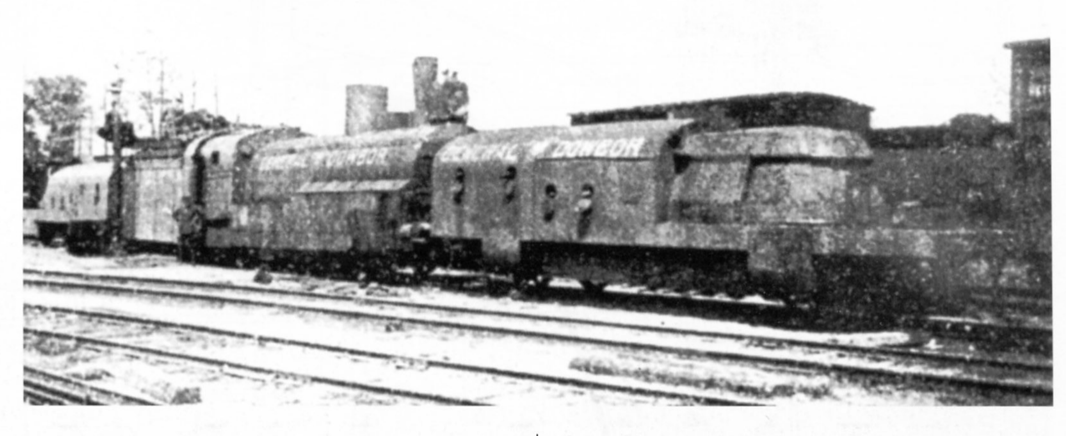
Изготовление чертежей осложнилось тем, что от первоначально предполагавшегося артиллерийского вооружения (80-мм австрийские пушки) пришлось отказаться из-за их отсутствия. Вместо них были получены 76,2-мм горные орудия образца 1904 года. Но, несмотря на это, удалось

** 2-я Заамурская железнодорожная бригада была развернута после начала Первой Мировой войны на базе Заамурской железнодорожной бригады (сформирована 25 марта 1903 года в составе четырех батальонов), которая обслуживала Китайско-Восточную железную дорогу. «Восточным» происхождением этой части и объяснялось название первого построенного ею бронепоезда – «Хунхуз» (так называли китайских бандитов).*

*** Колобов Михаил Викторович, родился 11 октября 1868 года. Окончил Михайловский Воронежский кадетский корпус, Николаевское инженерное училище (1889 год), Николаевску инженерную академию (1896 год). Службу начал в 3-м железнодорожном батальоне, впоследствии начальник штаба Заамурской железнодорожной бригады, штаб-офицер при управлении Китайско-Восточной железной дороги, командир 2-го Заамурского железнодорожного батальона. Участник русско-японской войны, полковник (июнь 1907 года). С 25 ноября 1907 года – начальник военного отдела при управлении Китайско-Восточной железной дороги по делам Заамурской железнодорожной бригады пограничной стражи.*
В Первую мировую войну – командир 2-й Заамурской железнодорожной бригады (с 12 сентября 1914 года), генерал-майор (старшинство с 6 декабря 1914 года.). В годы Гражданской войны служил в белых войсках Восточного фронта. С июня 1918 года – помощник управляющего КВЖД генерала Д. Хорвата, начальник военного отдела КВЖД. В августе 1919 года – начальник личной канцелярии Верховного уполномоченного Российского правительства на Дальнем Востоке, генерал-лейтенант (август 1919 года). Эмигрировал в Китай, умер 8 апреля 1944 года.



Копия подлинного чертежа орудийного каземата (на чертеже называется орудийная камера) броневагона типового бронепоезда 2-й Заамурской железнодорожной бригады. Лето 1915 года. На чертеже установка переднего пулемета раннего типа, с возможностью ведения огня только вперед (РГВИА).



Польский бронепоезд «General Dowbor» Лето 1919 года. Возможно, одна из его типовых бронеплощадок являлась эвакуированной в январе 1916 года задней бронеплощадкой бронепоезда Крапивникова, погибшего в сентябре 1915 года (ЯМ).

в кратчайшие сроки переработать проект и закончить подготовку необходимой документации в срок, «причем первоначальный эскиз обратился в детальный чертеж, содержащий 72 листа».

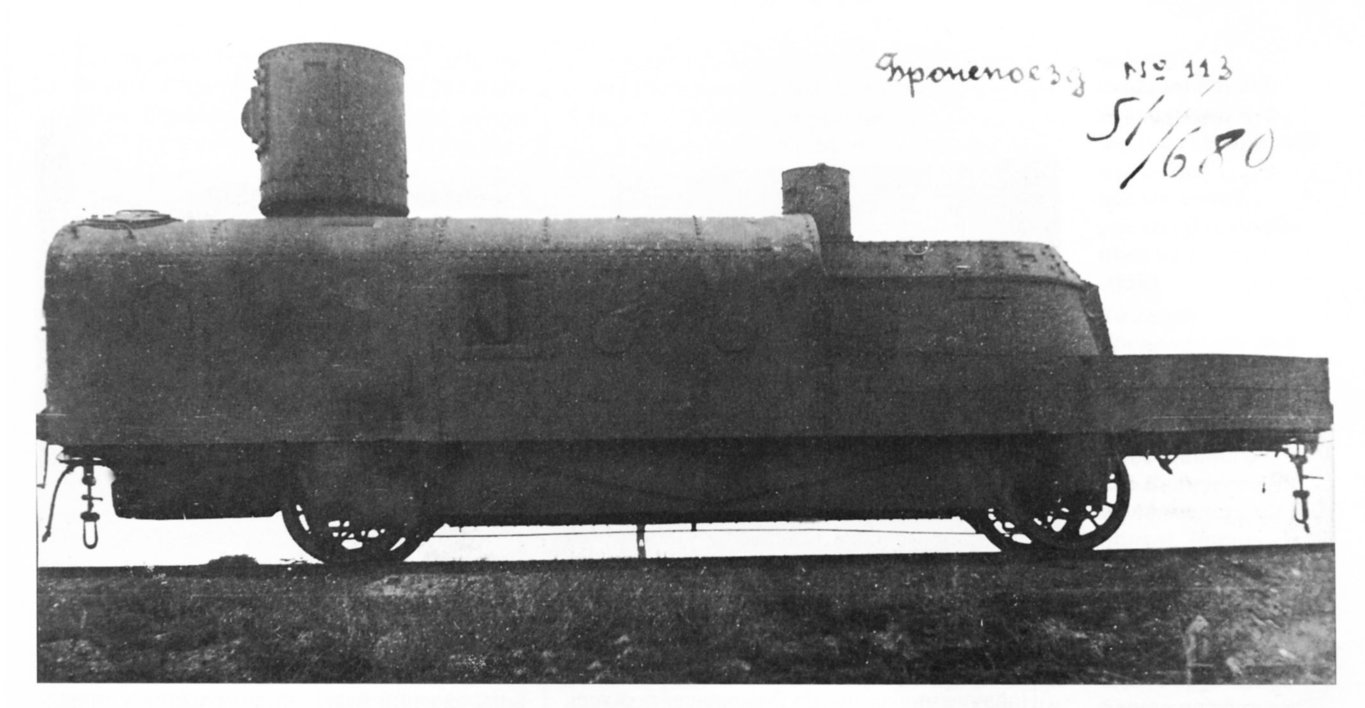
Розыск необходимых для изготовления бронепоездов материалов вылился в самостоятельную проблему:

«Всего количества нужных материалов в Киеве не оказалось, и его пришлось приобретать в Одессе, Харькове, Николаеве. Эта работа была выполнена штабс-капитаном Харченко, объездившим все названные районы с командой нижних чинов, трудами которой была осуществлена одновременная погрузка и доставка материалов, благодаря чему была избегнута задержка на работах из-за недостатка таковых».

В середине сентября 1915 года к работам по бронировке подключили Одесские мастерские Юго-Западных железных дорог. Для этого в Одессу отправили команду в 80 человек. Здесь велись работы по бронировке паровоза для бронепоезда 2-го Сибирского желбата, изготовление бронедрезин, а впоследствии – и мотоброневагона «Заамурец»

Следует сказать, что во время постройки бронепоездов в Киеве 4-я рота выполни-

Бронепоезд № 66 «Углекоп» Красной Армии. 1919 год. В его составе использовался типовой бронепаровоз бывшего бронепоезда № 2 2-го Заамурского желбата (ЦМВС).



Прошедшая ремонт типовая бронеплощадка (2-й Заамурской бригады) бывшего польского бронепоезда «General Dowbor». 1920 или 1921 год. Бронеплощадка использовалась в составе бронепоезда № 112 Красной Армии (РГВА).

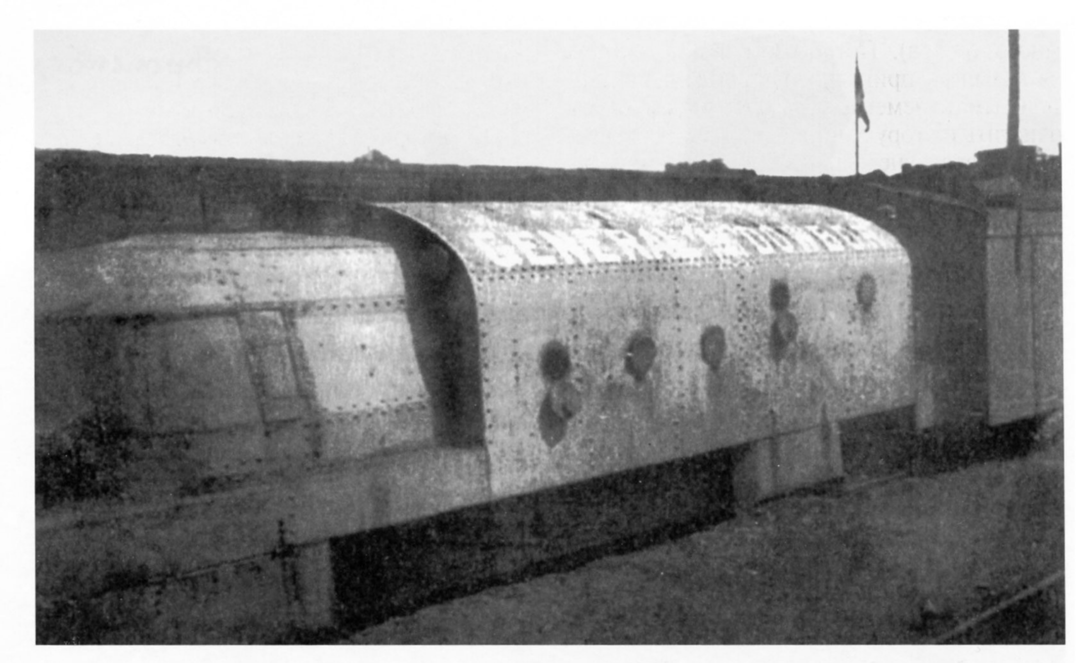
ла и ряд других заказов для фронта. В частности, было изготовлено 10 железнодорожных мастерских (7 вагонов «Фокс-Арбель» и 3 обыкновенных товарных вагона), каждый из которых был оснащен болторезными, токарными и сверлильными станками, дисковыми пилами, точилами и другим специальным оборудованием.

Благодаря четкой организации работ строительство бронепоездов велось чрезвычайно высокими темпами: на сооружение одного боевого состава в среднем уходило 16 дней. Первый, названный «Хунхуз», закончили 1 сентября 1915 года. Остальные три бронепоезда были сданы в сентябре – октябре 1915 года.

Следует сказать, что название первого состава – «Хунхуз» – встречается только на фото бронепоезда, сделанном в Киеве после его постройки. Ни в одном из документов того времени такое наименование не встречается. Часто все четыре бронепоезда, изготовленные по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады, именовали «типовыми», то есть изготовленными по единому проекту. Поэтому называть эти составы бронепоездами «типа «Хунхуз» является не совсем правильным. Этот термин был введен в оборот уже в наше время, в годы Первой мировой войны его не существовало.

Каждый бронепоезд, изготовленный по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады, состоял из двух одинаковых двухосных бронеплощадок и бронепаровоза серии Ов, защищенных 12–16 мм броней (точнее, это была обычная сталь). Внутренний объем бронеплощадки разделялся на пулеметный каземат и башенную орудийную установку. В первом на особых столах устанавливалось 12 австрийских 8-мм пулеметов Шварцлозе (по 6 на борт). Для охлаждения пулеметных стволов во время стрельбы имелась специальная водопроводная система с подачей воды из тендера к кожуху каждого пулемета. На площадках первых двух бронепоездов курсовые пулеметы могли вести огонь только вперед. В дальнейшем, благодаря устройству специальных спонсонов, они могли использоваться и для стрельбы в боковых секторах. Боекомплект, состоявший из 1500 патронов на пулемет, хранился в специальных бортовых ящиках.

Башенная установка располагалась в передней части вагона и монтировалась на поворотном круге. Последний изготавливался из паровозного бандажа, обточенного по специальным шаблонам. На поворотный круг шестью роликами опирался стальной диск, на него устанавливалась 76,2-мм горная пушка образца1904 года. Чтобы всю орудийную установку массой 120 пудов (1920 кг) мог поворачивать вручную один человек, была разработана конструкция специальной пяты, игравшей роль оси вращения и в то же время принимавшей на себя часть массы установки. Угол обстрела по горизонту составлял около 220 градусов. Возимый боекомплект – 80 шрапнелей и 25 гранат на орудие – размещался в особой камере под поворотным кругом.



Типовая бронеплощадка 2-й Заамурской бригады из состава польского бронепоезда «General Dowbor». Лето 1919 года (ЯМ).

Наблюдение за полем боя осуществлялось из специального фонаря с обзором в 270 градусов. Позднее, с учетом боевого опыта, бронеплощадки получили командирскую башенку с круговым обзором. В полу вагонов имелись люки для аварийного выхода. Система отопления бронеплощадок зимой состояла из дюймовых труб, проложенных вдоль бортов и соединенных с котлом паровоза. Для уменьшения теплопроводности стальных стен и шумоизоляции вагоны изнутри обшивались 20-мм слоем пробки и 6-мм фанерой. Изнутри бронеплощадки окрашивались в белый цвет, снаружи, как и весь состав, в защитный.

На бронепаровозе находился боевой пост командира бронепоезда с наблюдательной башенкой и распределительной доской электрической сигнализации (цветными лампочками) для связи с командирами бронеплощадок. Она дублировалась рупорной (корабельного типа) и звонковой связью. Наблюдение за ходом движения поезда осуществлялось через четыре люка, которые в бою закрывались ставнями с прорезями. Для удобства обслуживания ходовой части нижние листы брони подвешивались на петлях. Все воздушные и водяные рукава между платформами и паровозом заключались в особые броневые трубы. Весь состав имел запасные колесные пары на случай действий в полосе австрийских или германских железных дорог.

Впоследствии предполагалось оборудовать составы электроосвещением и прожекторами, для чего планировалось смонтировать в паровозной будке динамо-машину, приводимую в действие от паровой турбины паром котла. Однако сделать этого не удалось.

Команда бронепоезда состояла из трех взводов: пулеметного, артиллерийского, технического и паровозной бригады, всего 4 офицера и 90 нижних чипов.

1 сентября 1915 года первый изготовленный бронепоезд осмотрел главнокомандующий армиями Юго-Западного генерал Н. Иванов. Он остался весьма доволен увиденным и вынес благодарность производителю работ капитану Даниэлю, а нижних чинов роты наградил деньгами.

На следующий день, 2 сентября 1916 года, «Хунхуз» передали 1-му Заамурскому железнодорожному батальону, а 9 сентября, после пополнения его команды артиллеристами 1-й резервной горно-артиллерийской батареи, бронепоезд под командованием поручика Крапивникова убыл на фронт, на железнодорожную линию Ковель – Сарны. Вечером 23 сентября он получил первую боевую задачу: поддержать наступление 408-го полка 102-й пехотной дивизии.

По прибытии на станцию Рудочка была произведена разведка пути, выяснившая его исправность вплоть до передовых окопов австрийцев. В 4 часа утра 24 сентября поезд тихим ходом двинулся к неприятельским позициям.

«...Подойдя к первой линии окопов и открыв по ним фланговый огонь из всех пулеметов и переднего орудия, поезд заставил неприятеля оставить окопы, обратив его в бегство (неприятелем было оставлено в окопах

много трупов). После этого поезд двинулся дальше и принудил неприятеля действительным пулеметным и орудийным огнем очистить и вторую линию окопов. В это время, шедшая впереди поезда небронированная платформа, груженная рельсами и скреплениями на случай исправления пути, прорвав проволочные заграждения передними скатами, попала в ход сообщения, вырытый австрийцами и незамеченный из-за насыпи. Высланными мною нижними чинами платформа была отцеплена и бронепоезд начал движение обратно. Разорвавшимся тяжелым снарядом был испорчен железнодорожный путь и бронепоезд оказался отрезанным, а сошедший с рельс задний броневагон, вследствие порчи пути, не дал возможности бронепоезду двигаться вперед и таким образом избежать прицельной артиллерийской стрельбы противника, вследствие чего было попадание в передний вагон снаряда, которым были убиты командир артиллерийского взвода штабс-капитан Лазарев и 4 нижних чина артиллериста. После этого мною была дана команда покинуть поезд. Всего бой продолжался 40 минут. За это время выпущено: из переднего орудия 73 снаряда, из пулеметов 58500 патронов», – писал в своем рапорте поручик Крапивников.

3,5 месяца разбитый бронепоезд стоял между австрийскими траншеями. Лишь в январе 1916 года, после нескольких дней подготовительных работ, специальная команда поручика Устимовича сумела восстановить путь и увести заднюю бронеплощадку:

«12 января в 9 часов вечера вывез бронированный вагон из состава бронепоезда Заамурского железнодорожного батальона, потерпевшего аварию в сентябрьских боях на 718 версте линии Ровно – Ковель, и находившегося впереди наших позиций в 300 шагах от неприятельских окопов. Вагон вполне исправен, и годен для дальнейшей службы в составе бронепоезда.

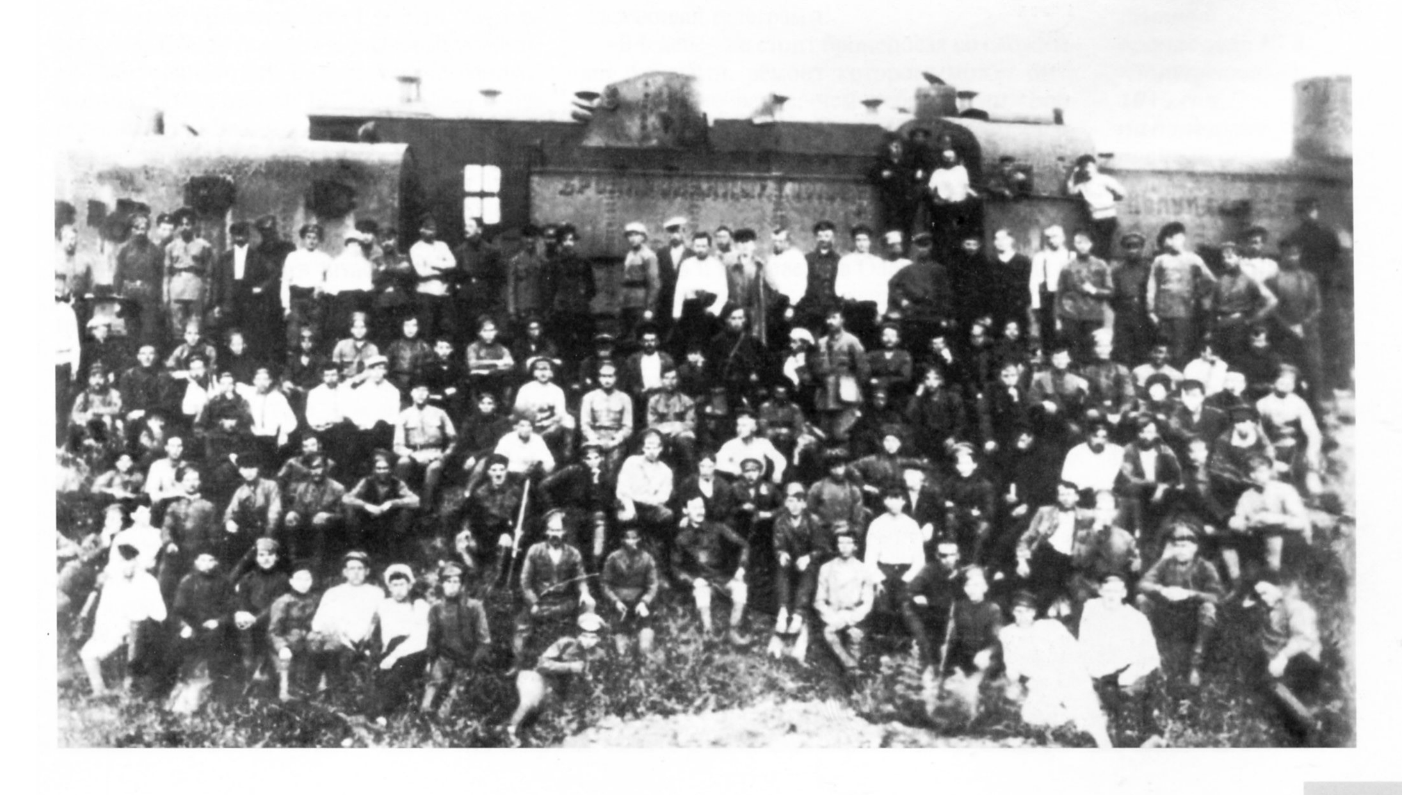
Остальные части поезда не представляют интересного в техническом плане и в боевом отношении. При разведке контужен в голову разрывом шрапнельного снаряда подпоручик 2-го Заамурского железнодорожного батальона Каинов и остался в строю. В составе рабочих команд потерь нет.

Со стороны прикрытия от 408-го пехотного полка убито трое, четверо ранено. При этом работа каждую ночь сопровождалась со стороны неприятеля непрерывным обстрелом ружейным огнем при участии бомбометов, изредка артиллерийским и пулеметным огнем».

Полностью бронепоезд был возвращен во время летнего наступления 1916 года, но ввиду невозможности восстановления пошел на слом.

Три других бронепоезда осенью 1915 года поступили в батальоны 2-й Заамурской же-

Команда бронепоезда № 4 «Полупановцы» (бывший бронепоезд Собственного Его Величества железнодорожного полка). Весна – лето 1918 года. Несмотря на не очень хорошее качество фото, видна орудийная башня на тендере, а также пулеметные амбразуры измененной конструкции – с двумя броневыми створками (фото из архива С. Ромадина).



лезнодорожной бригады, но в боевых действиях не участвовали.

В начале 1916 года два типовых поезда были откомандированы на Западный фронт, где предполагалось их участие в Нарочской наступательной операции. Но, как уже говорилось, в боях они не участвовали.

В апреле 1916 года Дворцовый комендант Воейков по личному приказанию императора Николая II обратился к Главному начальнику военных сообщений Ставки генералу Ронжину с просьбой «предоставить чинам Собственного Его Величества железнодорожного полка возможность принять участие в боевых действиях, подобно тому, как принимают в них участие чины Конвоя Его Величества и чины сводного Его Величества пехотного полка, для чего выбрав один из бронепоездов, находящийся на участке наиболее оживленном в смысле деятельности поезда, временно передать его в эксплуатацию чинов Собственного железнодорожного полка».

Выбор пал на находившийся на Западном фронте бронепоезд 1-го Заамурского батальона, который 25 апреля прибыл на станцию Молодечно в распоряжение полка. После обучения команды, в начале мая поезд для исправления паровоза он пришел в Минские мастерские, где наряду с ремонтом было улучшено и его вооружение. По проекту нового командира поезда штабс-капитана Кузьминского на площадке водяного бака тендера установили вращающуюся броневую башню с 76,2-мм горной пушкой образца1904 года. Причем это орудие могло вести огонь не только по наземным, но и по воздушным целям.

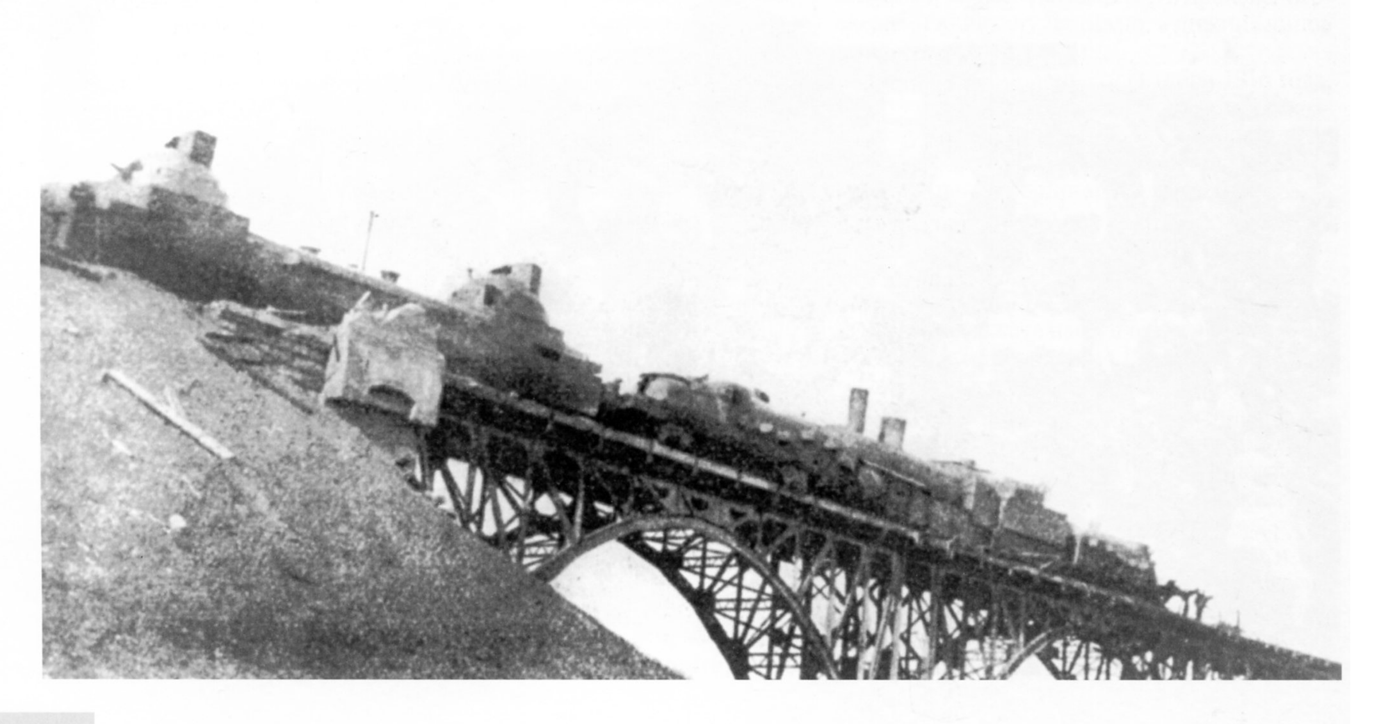
В июне 1916 года оба типовых бронепоезда вновь перебросили на Юго-Западный фронт, где вместе с другими бронепоездами они активно действовали во время знаменитого Луцкого прорыва. Здесь вновь подтвердились их отличные боевые качества.

«В ночь с 14 на 15 июля бронепоезд 3-го Заамурского железнодорожного батальона выезжал для обстрела противника, причем по удостоверению командира 11-го пехотного Псковского полка, части полка под прикрытием огня бронепоезда уже через 3/4 часа прорвали укрепления противника. В продолжение ночи поезд выезжал в бой 4 раза, а его технический взвод в это время работал по восстановлению и перешивке путей. 3-й пехотной дивизией принесена благодарность начальнику поезда».

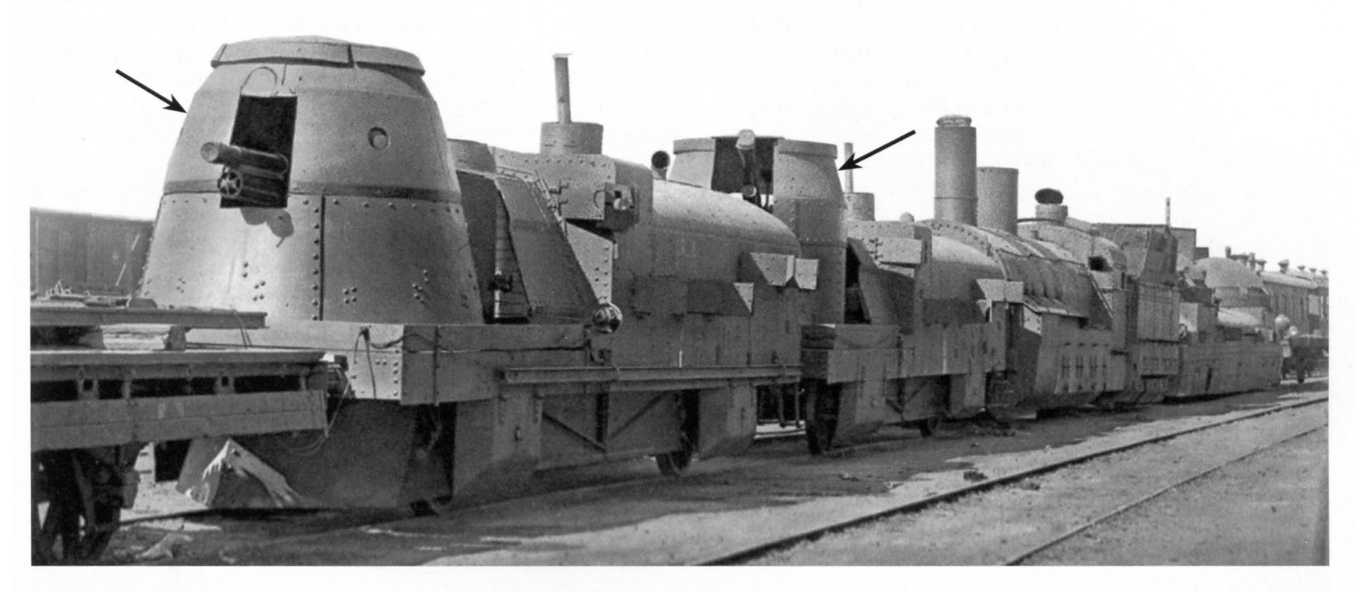
Затем наступило годовое бездействие в течение которого бронепоезда играли роль подвижных батарей, иногда обстреливая позиции противника. В соответствии с общей нумерацией бронепоездов, типовые составы получили следующие номера:

№ 2 – 2-го Заамурского желбата;

№ 3 – Собственного Его Величества железнодорожного полка;



Бронепоезд № 4 «Полупановцы», брошенный командой на мосту через Волгу в Симбирске. 22 июля 1918 года. Впереди мотоброневагон «Заамурец», за ним типовая бронеплощадка (не переделанная), бронепаровоз и бронеплощадка с переделанной артиллерийской башней (ЯМ).



№ 5 – 3-го Заамурского желбата.

Летом 1917 года, когда в Русской армии стали создаваться «части смерти», команды типовых бронепоездов 1 и 3-го Заамурских батальонов (в связи с расформированием Собственного Его Величества железнодорожного полка весной 1917 года поезд вновь вернули в 1-й Заамурский батальон) приняли резолюции о включении их в состав частей «смерти».

Осенью 1917 года бронепоезда начали активно направлять с фронтов на ремонт. Так, 3 сентября 1917 года в штаб Юго-Западного фронта была направлена следующая телеграмма:

«На станции Бердичев стоит бронепоезд 3-го Заамурского желбата № 5. Работа этого поезда на фронте стала невозможной ввиду крайней необходимости:

1. Исправить кулисное движение.
2. Усилить тормоза вагонов.
3. Усилить некоторые рессоры.
4. Устроить на тендере орудийную установку.
5. переделать установку орудий под башнями.
5. Наклепать стойки для некоторых пулеметов и другой более мелкий ремонт.

В означенном бронепоезде большая и срочная нужда на фронте, поэтому прошу не отказать в распоряжении принять бронепоезд № 5 в ремонт в Киевских мастерских».

Однако 7 сентября 1917 года была получена следующая телеграмм:

«В Киеве уже стоит бронепоезд со сложными работами, ремонт которого может быть закончен не ранее, чем через месяц. Бронепоезд № 5 поставить в Киевские мастерские абсолютно нет возможности. Запрошены срочно Одесские мастерские».

Спустя несколько дней бронепоезд № 5 ушел для ремонта в Одессу.

Однако и в Киеве, и в Одессе, работы шли крайне медленно. На запрос о сроках готовности бронепоезда, направленный в Киев 28 октября 1917 года, был получен следующий ответ:

«Ремонт производится вяло. Мастерские обещают закончить ремонт не ранее 1 декабря».

Не лучше была ситуация и в Одессе. На запрос штаба 3-го Заамурского желбата о том, когда будет готов бронепоезд, 17 ноября 1917 года была получена следующая телеграмма:

«Ремонт поезда идет очень медленно за отсутствием материалов, которые приобретаются. Приступлено к устройству наблюдательной башни на паровозе».

Оба этих бронепоезда находились в Киеве и Одессе до конца 1917 года. Что касается по-

Бронепоезд чехословацкого корпуса «ORLIK» (бывший бронепоезд № 4 «Полупановцы»). 1919 год. На переднем плане броневагон с артиллерийской башней, переделанной в Киеве, на заднем – вагон с башней, переделанной чехословаками. При изготовлении этих бронебашен использовались старые детали от бронировки артиллерийских казематов этих же броневагонов. Они установлены в верхней части башен (ЯМ).

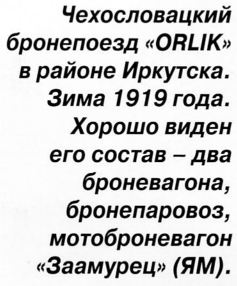
следнего типового состава, № 2 (2-го Заамурского желбата), то на конец ноября 1917 года он находился в Шепетовке.

В условиях начавшейся на территории бывшей Российской империи Гражданской войне такое мощное по тому времени оружие как бронепоезда, очень быстро нашло новых хозяев. Бывшим типовым бронепоездам 2-й Заамурской железнодорожной бригады довелось послужить практически во всех армиях воюющих сторон. Посмотрим, как складывалась их дальнейшая судьба.

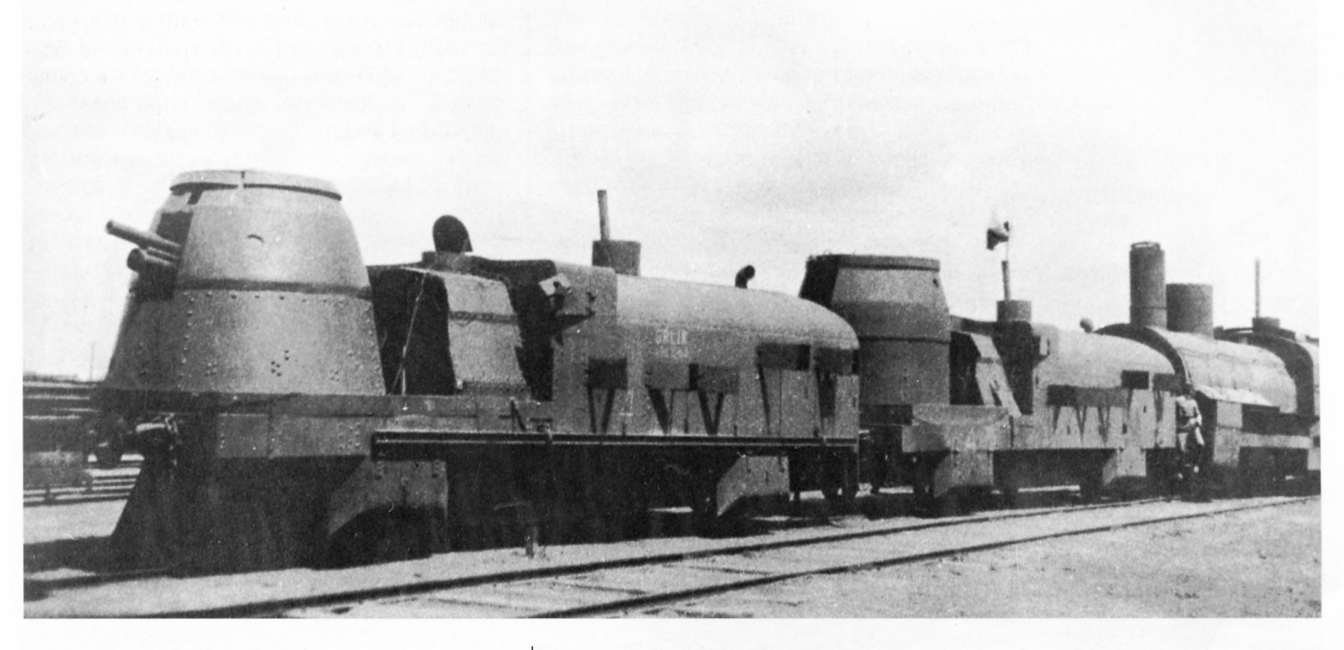
БРОНЕПОЕЗД № 2 (2-го Заамурского желбата). О судьбе этого бронепоезда сведений практически нет. Возможно, он попал в состав отрядов Красной гвардии в начале 1918 года. Некоторым подтверждением этому может служить тот факт, что 21 апреля 1919 года войска Украинской народной республики (УНР) между станциями Дертка и Мирополь захватили бронепоезд красных «Товарищ Ворошилов», в составе которого имелись две бронеплощадки типа 2-й Заамурской железнодорожной бригады. Судя по их конструкции – передние пулеметы могли вести огонь только вперед – они могли ранее принадлежать бронепоезду № 2 (2-го Заамурского желбата), так как бронепоезда № 3 и 5 имели установки другого типа, обеспечивающие и стрельбу по борту. Не исключен вариант того, что в составе бронепоезда «Товарищ Ворошилов» была одна бронеплощадка, оставшаяся от бронепоезда поручика Крапивникова, погибшего в сентябре 1915 года и позже эвакуированная. А то, что состав был «сборным», свидетельствует тот факт, что бронепаровоз этого бронепоезда в годы Первой Мировой войны входил в состав бронепоезда № 4 (конструкции инженера Балля).

Украинцы переименовали трофей в «Січовий Стрілець» и использовали в боях, правда недолго. В бою с поляками 24 мая 1919 года у станции Озеряны (в районе Дубно) бронепоезд захватили солдаты 1-го полка Креховецких улан, и он получил название «Krechowiak» («Креховяк»), но вскоре был переименован в «General Dowbor» («Генерал Довбор»), а позже получил № 20.

Бронепоезд действовал против украинцев, а весной 1920 года его направили на ремонт в Ровно.



Чехословацкий бронепоезд «ORLIK» в районе Иркутска. Зима 1919 года. Хорошо виден его состав – два броневагона, бронепаровоз, мотоброневагон «Заамурец» (ЯМ).



Чехословацкий бронепоезд «ORLIK» в Китае. Весна 1920 года. На переднем плане два броневагона (фото предоставил С. Залога).

В мае 1920 года бронепоезд № 20 участвовал в польском наступлении на Киев, действуя по линии Шепетовка – Житомир – Бердичев – Фастов, и 24 мая прибыл в Киев.

23 июня 1920 года под Бердичевым бронепоезд № 20 захватили кавалеристы 1-й конной армии. Сведениями о его дальнейшей судьбе автор не располагает, но одна типовая «заамурская» бронеплощадка использовалась в составе бронепоезда № 112 Красной Армии. Судя по фото, площадка прошла ремонт, получив типовые пулеметные установки Брянского завода и высокую цилиндрическую башню на крыше.

Типовой «заамурский» бронепаровоз в 1919 году использовался в составе бронепоездов красных, например в № 66 «Углекоп». Скорее всего, это был паровоз бывшего бронепоезда № 2 (2-го Заамурского желбата).

БРОНЕПОЕЗД № 3 (1-го Заамурского желбата, бывший Собственного Его Величества железнодорожного полка). Находившийся на ремонте в Киеве, в декабре 1917 года бронепоезд под названием «Вільна Україна» вошел в состав войск Центральной Рады. Укомплектованный командой добровольцев, в основном из числа гимназистов и студентов, в конце декабря 1917 года он был направлен на станцию Дочь (между Нежиным и Конотопом), где проходила граница с Советской Россией. Командиром бронепоезда был капитан Русской армии Долгополов.

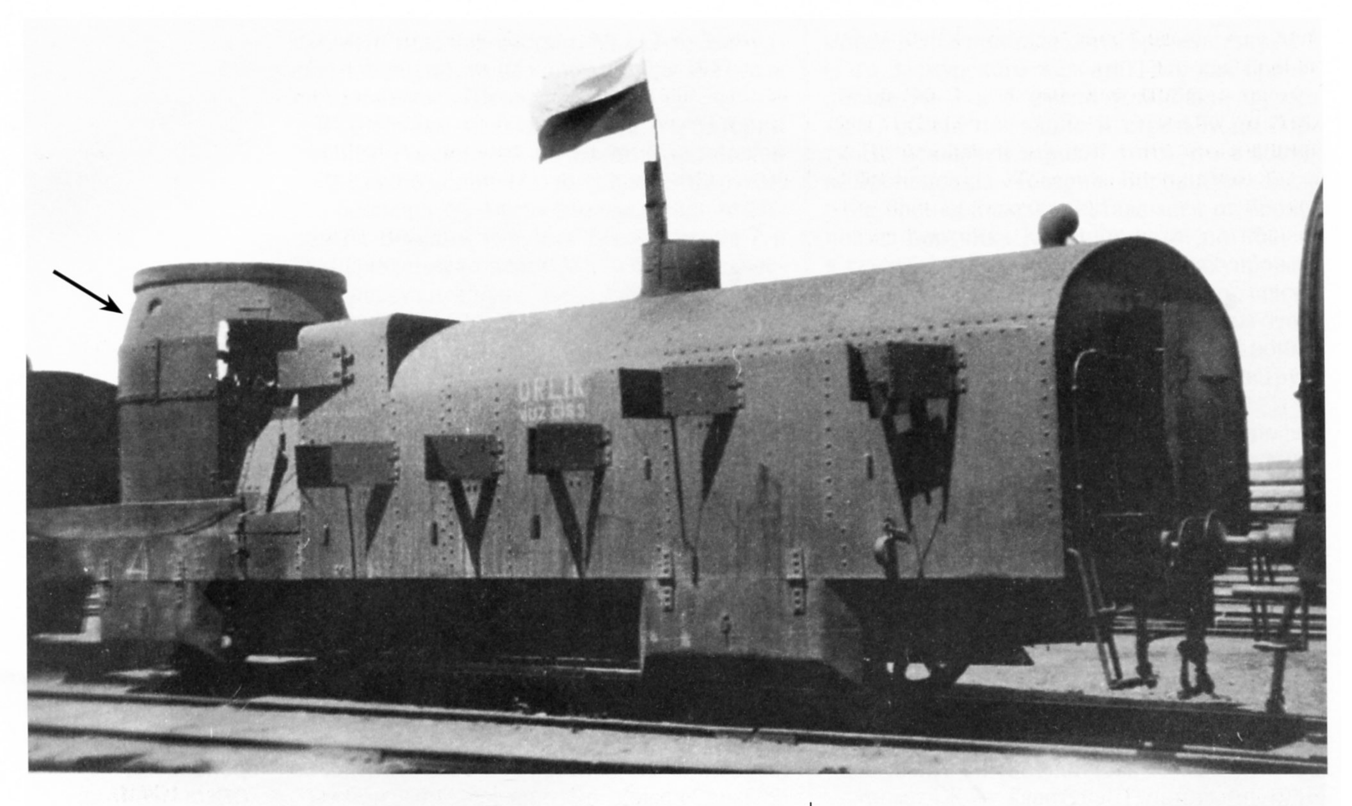
С конца декабря 1917 года в районе станции Дочь шли бои между украинскими частями и наступавшими отрядами Красной гвардии. В бою 6 января 1918 года бронепоезд «Вільна Україна» получил серьезные повреждения от артиллерии красных. Один из очевидцев вспоминал об этом:

«Вдруг бронепоезд Долгополова начал отступать. Тендерная пушка была разбита, от ее расчета никого не осталось, кроме кусков тел и мозга, передний вагон разбит, и куски брони свисают. Отходил он медленно на Бондаровку...

Там застали растерзанный и обескровленный бронепоезд капитана Долгополова. Сам был тяжело ранен в ноги, когда он сидел в наблюдательной башне. Начали отходить на станцию Дочь. Бронепоезд Долгополова двигался медленно – он уже был ни к чему не способен. Команда его почти полностью погибла, пушки разбиты, у одной лежал поручик с оторванной головой...

Убитых и раненых выносили к санитарному вагону. Долгополов едва дышал от потери крови, и вечером 6 января, разбитый, не способный к бою бронепоезд со своим санитарным вагоном отошел в Киев».

Разбитая в бою «Вільна Україна» была направлена в Киевские главные железнодорожные мастерские. Ее удалось довольно быстро привести в порядок, при этом один разбитый артиллерийский каземат заменили на высокую коническую башню. При изготовлении последней частично использовалась старая броня. Например, в верхней части башни смонтировали бронелист подвижной части



Бронеплощадка бронепоезда «ORLIK», вооруженная 76,2-мм зенитной пушкой Лендера. Китай, весна 1920 года. Башня была переделана чехословаками в 1918 году, при ее изготовлении использовалась часть старой бронировки артиллерийского каземата этой бронеплощадки – коническая часть установленная вверху (фото предоставил С. Залога).

защиты орудия, в котором была прорезана амбразура. Также была заменена и бронезащита пулеметных амбразур – вместо овальных крышек они закрывались двумя бронестворками, причем размер амбразур при этом увеличили. Хотя не исключено, что эту переделку сделали еще осенью 1917 года.

В начале февраля 1918 года во время боев между местными большевиками и войсками Центральной Рады, красногвардейцы главных железнодорожных мастерских использовали «Вільну Україну» против украинских частей. Лишь 4 февраля 1918 года, во время штурма железнодорожного вокзала, украинцы сумели захватить состав.

Однако уже 7 февраля поезд вновь оказался в руках частей Красной гвардии, наступавших с левого берега Днепра. «Вільна Україна» вошла в состав отряда моряков черноморских моряков под командованием А.В. Полупанова. После ремонта бронепоезд, переименованный в № 4 «Полупановцы», направили на помощь отрядам, действовавшим против румын. В двухдневных упорных боях красногвардейцы, поддержанные огнем бронепоезда, разбили румынские королевские войска под станцией Рыбница. В сводке штаба революционных войск за 28 февраля 1918 года отмечалось:

«На Рыбницком направлении революционные войска ударом захватили правый берег Днестра, опрокинули румын и продвинулись на 15 верст, захватили 18 действующих орудий, большое число пулеметов...

Заслуживает быть отмеченным доблестное участие бронированного поезда Полупанова».

10 марта 1918 года бронепоезд по приказу железнодорожного комитета РСДРП направляется под Тирасполь для отражения попытки румын оккупировать Бессарабию. Затем его перебросили на поддержку красных отрядов в районе Сербки и Знаменки. К 24 марта 1918 года бронепоезд получил в боях ряд серьезных повреждений и был выведен на ремонт в Екатеринослав. Затем в составе Первой Революционной армии Южного фронта он участвовал в боях с украинцами и немцами под Мелитополем, Пятихаткой, Акимовкой. «Это лучший и смелый из бронепоездов. Полупанов – смелый и сильный его командир», – доносил Антонов-Овсеенко 10 мая 1918 года в Высший военный совет республики.

В середине мая бронепоезд № 4 прибыл для ремонта в Москву. Первоначально совет Центробронь по распоряжению Троцкого приказал расформировать команду бронепоезда, обвинив ее в партизанщине. Однако Полупанов добился встречи с Лениным, который потребовал сохранить бронепоезд за моряками. После ремонта на Коло-

менском заводе бронепоезд № 4 направили на Восточный фронт.

Успех сопутствовал красным вплоть до захвата Бугульмы, однако уже 13 июля 1918 года пришлось оставить город. Попытки контрнаступления окончились неудачей, и 22 июля красные начали спешно покидать Симбирск. В книге воспоминаний А. Полупанов «Бронепоезд № 4 «Полупановцы» этот момент описан следующим образом:

«Утром 22 июля готовились снова пойти в атаку, но в это время получили известие, что части симбирского гарнизона оставляют позиции и отходят в разных направлениях, что со стороны станции Чердаклы к Волге продвигаются белочехи.

Атаку мы начали, но она быстро захлебнулась. Нам грозило окружение. Поэтому решили отойти и укрепиться между Винновской рощей и городом. Когда не стало чем стрелять, команда начала отходить к городу.

Бронепоезд стоял под прикрытием холма, в лощине. Возле первой бронеплощадки собрались бойцы. Некоторые стоят, другие присели на траву. Усталые, изможденные и суровые лица: каждый понимает, что подходит конец...

Мы заняли круговую оборону, отбивались от наседавших врагов. Рядом с нами – взорванный мост, широкая Волга... С каждым часом усиливается угроза захвата бронепоезда белыми. Совместно с Самокишем, Васильевым, Гимельштейном, Кравчуком принимаем решение: уничтожить его.

В молчании снимаем замки орудий, разбираем пулеметы. Пустеют вагоны и бронеплощадки. Обращаюсь к Захарову:

– Александр Степанович, сослужи, голубчик, последнюю службу...

Машинист крутит ус, ладонью закрывает глаза, отворачивается.

– Избавь, ради бога, от такого дела!

Тогда зову Селецкого:

– Спусти поезд в Волгу!

Парень тупо смотрит на меня, словно не понимая приказа. Затем, опомнившись, кричит:

– Есть спустить в Волгу! – и направляется к паровозу.

Состав тяжело трогается с места. Бойцы снимают бескозырки, фуражки. В последний раз читают проплывающие мимо дорогие слова: «Свобода или смерть!». Пулеметчик Вася, прихвативший в вагоне свою гармонь, со злостью бросает ее, падает



Два броневагона бывшего чехословацкого бронепоезда «ORLIK» в Китае. Дата съемки неизвестна, вероятно, первая половина 1920-х годов. Артиллерийское вооружение отсутствует, верхняя часть бронебашни заднего вагона снята (АСКМ).



Бронепоезд «2-й Сибирский» на станции Гумрак под Царицыным. Лето 1918 года. Это бывший типовой бронепоезд № 5 3-го Заамурского желбата (ЦМВС).

на землю вниз лицом. Плечи трясутся, как в лихорадке.

– Братцы! Погибнем вместе с бронепоездом! – слышу чей-то истерический крик, а затем выстрел.

Оглядываюсь – Леонид Петров падает замертво.

– Трус! – кричу в лицо мертвому Леньке и, повернувшись к другим бойцам:

– Не сметь этого делать!

Селецкий спрыгивает с паровоза, когда состав уже входит на мост. Гудит первая уцелевшая ферма... На миг бронеплощадка повисает в воздухе, затем падает вниз. За нею с грохотом и железным скрежетом летят паровоз, вагоны...

Огромные фонтаны и мириады брызг поднимаются вверх. Расступается и вновь смыкается бурлящий водоворот, расходится широкими кругами».

Однако на самом деле, бронепоезд не был сброшен в Волгу, а оставлен на мосту. Возможно, он сошел с рельс, возможно просто был брошен, сейчас сказать трудно. Но как бы там ни было, состав достался чехословакам в качестве трофея, и через два дня был переименован в «ORLIK» и включен в состав Чехословацкого корпуса. Следует сказать, что этот бронепоезд стал самой известной, и, пожалуй, самой мощной броневой единицей в составе Чехословацкого корпуса во время его пребывания в России.

Видимо в августе – сентябре 1918 года была переделана вторая бронеплощадка. Переделка была сделана по типу первой: фактически бронировку каземата подняли, установив на высокое цилиндрическое броневое основание. При этом заменили вооружение, смонтировав в башне 76,2-мм зенитную пушку Лендера. Скорее всего, выбор артсистемы был случаен – установили то, что было под рукой.

Бронепоезд «ORLIK» действовал в составе 4-го чехословацкого полка вдоль магистрали Симбирск – Чита. Он конвоировал американский консульский поезд при его рейсе в ставку к Колчаку в Омске; обеспечивал безопасность движения по Транссибирской магистрали летом 1919 года, когда диверсии на дороге приняли массовый характер. Французский генерал Жонен, прибыв в Иркутск, отмечал, что «бронепоезд «ORLIK» поддерживает полный порядок».

В начале 1920 года, когда по договоренности с большевиками чехословаки стали уходить из Забайкалья во Владивосток через Маньчжурию, «ORLIK» попал в руки японцев. Это произошло 13 апреля 1920 года на станции Хайлар, во время русско-китайско-японского инцидента. В ходе конфликта японцы «приватизировали» находившийся на станции бронепоезд, который шел во Владивосток вместе с чехословацкими эшелонами. Однако после проведенных переговоров

японцы вернули «ORLIK» его владельцам, и в конце апреля 1920 года бронепоезд прибыл во Владивосток.

После эвакуации чехословаков бывший «ORLIK» использовали русские белогвардейцы, которые впоследствии увели его в Китай.

В 1924 году генерал Нечаев – один из сподвижников атамана Семенова – сформировал в Китае дивизию из русских белогвардейцев. В ее состав был включен дивизион из семи бронепоездов (под командой полковника Чехова) – тех самых, которые ушли из Владивостока. В составе войск Чжан-Чзу Чана дивизия принимала участие в боях против Народно-революционной армии Китая.

Вероятно, среди них был и бывший «ORLIK». Во всяком случае, фотографии этого состава с надписями на китайском языке существуют. Однако достоверными сведениями о дальнейшей судьбе бронепоезда, автор не располагает.

БРОНЕПОЕЗД № 5 (3-го Заамурского желбата). Как уже говорилось, этот бронепоезд в конце 1917 года находился на ремонте в Одессе. Первоначально он был включен в состав войск Центральноой Рады, но во время уличных боев в Одессе в конце января 1918 года, красногвардейцы-железнодорожники использовали его против украинских частей.

Дальнейшая судьба бронепоезда неизвестна, он «всплывает» летом 1918 года под Царицыным, а в начале 1919 года он уже действовал против белых в Донбассе. В сведениях о бронепоездах 10-й армии за 19 апреля 1919 года по поводу этого состава есть такая запись:

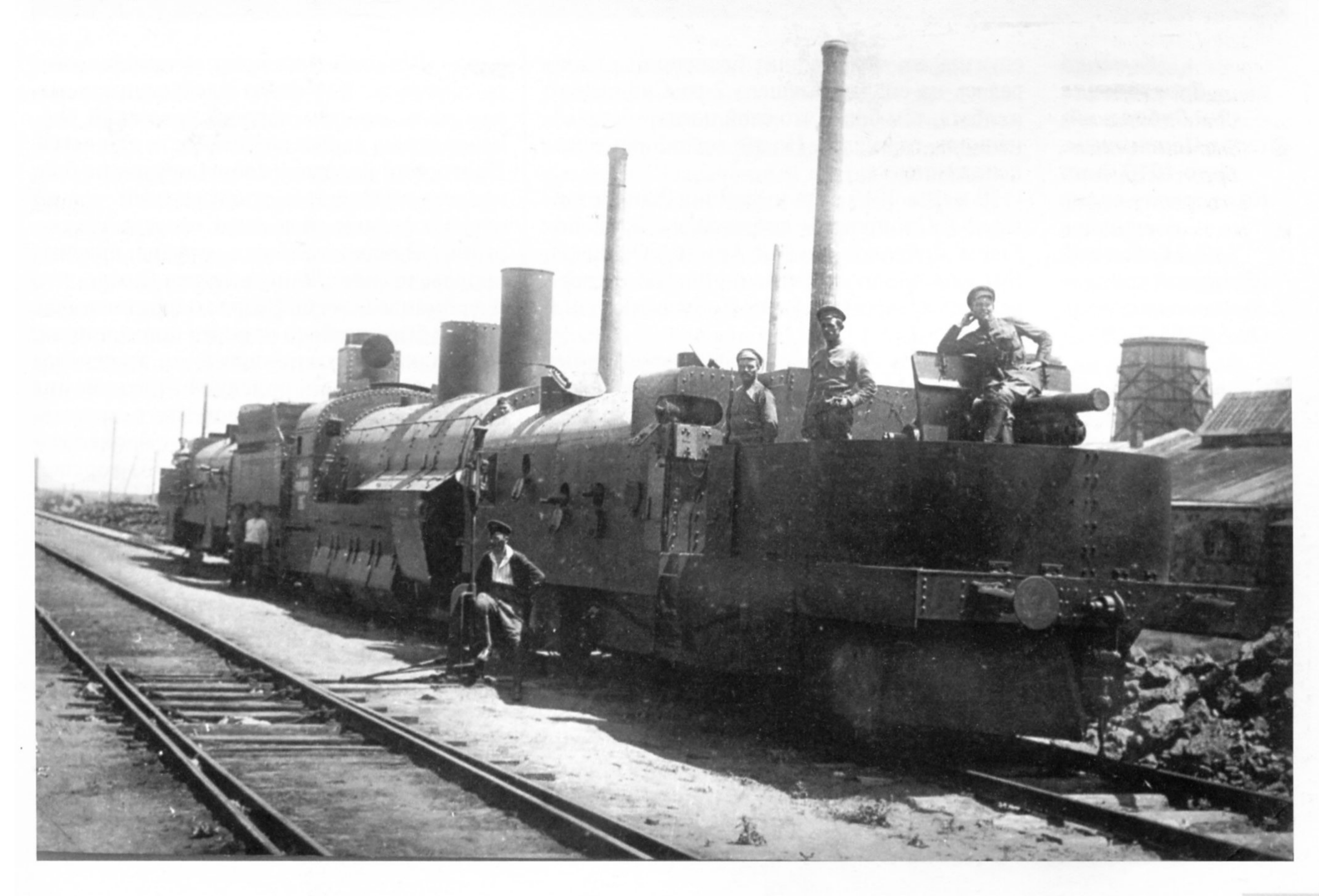
«№ 27 2-й Сибирский», 4 3-дм. орудия, 15 пулеметов, сформирован 15 мая 1918 года».

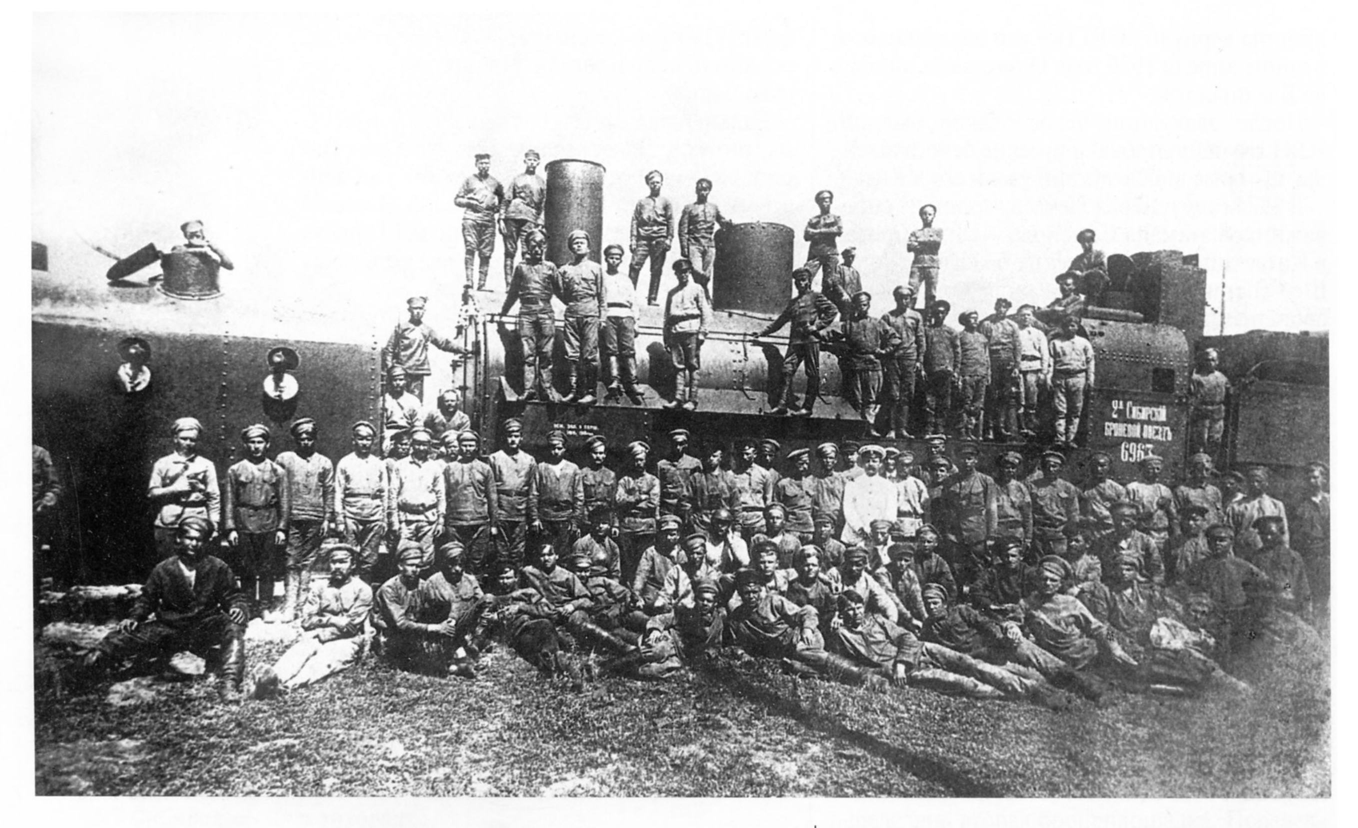
Что касается четырех орудий, то к этому времени состав получил две дополнительных площадки, на каждой из которых имелось по одному орудию.

Старые «типовые» бронеплощадки были переделаны – артиллерийские казематы на них заменили 76,2-мм полевыми пушками образца 1902 года, установленными открыто за штатными щитами. Где была произведена такая переделка, автору неизвестно.

Нет полной ясности и с названием «2-й Сибирский бронированный поезд» – оно написано еще по старому правописанию с твердым знаком на конце. По мнению автора, одним из вариантов его возникновения может

Бронепоезд «2-й Сибирский» под Царицыным. Лето 1918 года. Артиллерийские казематы типовых броневагонов заменены броневыми барбетами, за которыми установлены 76,2-мм пушки образца 1902 года на полевых станках (ЦМВС).



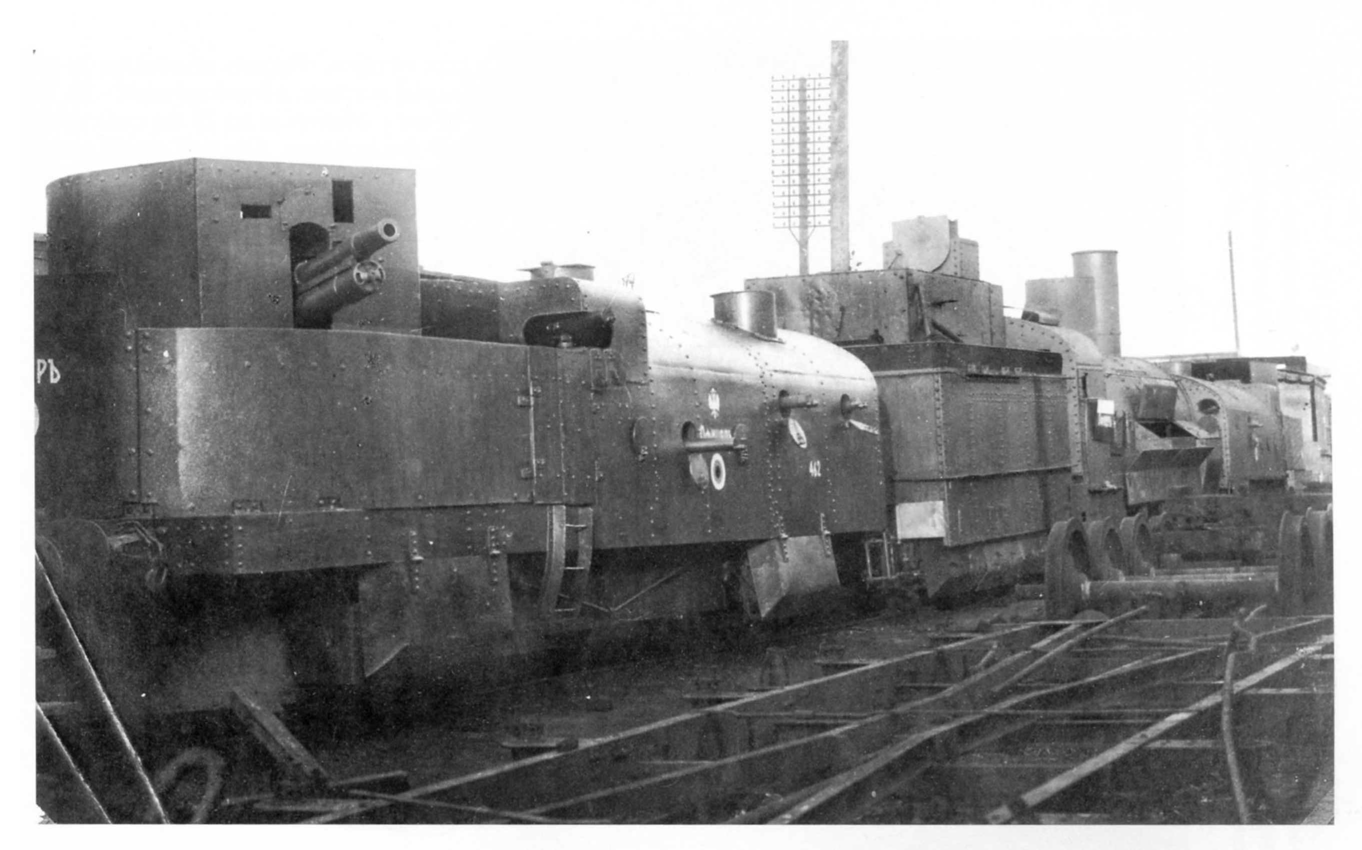


Команда бронепоезда «2-й Сибирский» под Царицыным. Лето 1918 года. На паровозе видна надпись «2-й Сибирскiй броневой поездъ» и номер паровоза Ов – 6963 (ЦМВС).

служить то, что команда бронепоезда набиралась из солдат бывшего 2-го Сибирского желбата, тем более что свой поезд у батальона когда-то имелся. Но это всего лишь предположение.

30 марта 1919 года у станции Хацепетовка «2-й Сибирский» встретился с бронепоездом Добровольческой Армии «Офицер». Вот что пишет об этом А. Власов в своей работе «О бронепоездах Добровольческой армии»:

«30 марта бронепоезд «Офицер» прибыл на рассвете на станцию Волынцево в составе бронеплощадки с 75-миллиметровым орудием, пулеметной площадки и бронепаровоза. Боевой частью командовал в этот день штабс-капитан Разумов-Петропавловский. Около полудня было получено донесение, что со стороны станции Хацепетовка показался неприятельский бронепоезд. Штабс-капитан Разумов-Петропавловский немедленно двинул бронепоезд ему навстречу. Пройдя линию нашего расположения, бронепоезд «Офицер» вошел в выемку. По выходе из этой выемки был обнаружен бронепоезд красных, стоявший на дистанции около версты впереди на открытой позиции под углом в 45 градусов. Бронепоезд «Офицер» остановился и открыл огонь раньше противника. Вторым нашим снарядом был разбит цилиндр неприятельского паровоза. Благодаря следующим четырем попаданиям в паровоз советский бронепоезд был лишен возможности двигаться. Противник направил свои 4 орудия на бронепоезд «Офицер», вооруженный только одним орудием, и в свою очередь открыл огонь. Однако головное орудие красных произвело лишь один выстрел, после чего его команда бежала. Второе неприятельское орудие было разбито нашими попаданиями. Площадка воспламенилась, и произошел взрыв. Советская прислуга этого орудия погибла в пламени. После этого остававшиеся еще на неприятельском бронепоезде красные стали выскакивать из горящего состава на землю. Бронепоезд «Офицер» расстреливал их пулеметным и картечным огнем. Лишь с четвертой неприятельской бронеплощадки было сделано еще два выстрела. Но новым нашим попаданием и это орудие было выведено из строя. Под сильным огнем пехоты и артиллерии красных бронепоезд «Офицер» медленно подошел к горевшему неприятельскому бронепоезду, на котором продолжали взрываться снаряды, взял его на фаркоп и вывез из неприятельского расположения. На станции Волынцево пожар на захваченном советском бронепоезде был потушен, и броне-



поезд «Офицер» вновь вышел на позицию к нашим цепям. В этом бою на бронепоезде «Офицер» не было потерь. Израсходовано было при стрельбе по неприятельскому бронепоезду 30 снарядов, из коих 21 дали попадания. Захваченный бронепоезд красных носил название «2-й Сибирский броневой поезд» и лишь за несколько дней перед тем был переброшен в Донецкий бассейн с Царицынского фронта. Он состоял из четырех бронеплощадок, вооруженных четырьмя 3-дюймовыми орудиями образца 1902 г. Головное и заднее орудия имели обстрел под небольшим углом. Два орудия средних бронеплощадок свободно вращались на металлических дисках и имели круговой обстрел. На вооружении советского бронепоезда было также 18 пулеметов, из коих 6 были взяты в полной исправности. Снарядов было взято около 500. Паровоз был защищен сплошной броней, накладываемой сверху. На неприятельском бронепоезде имелось электрическое освещение, водопровод для постоянной циркуляции воды в кожухах пулеметов и рупорная система передачи приказаний. Командир Добровольческого корпуса генерал Май-Маевский лично благодарил штабс-капитана Разумова-Петропавловского и всю команду бронепоезда «Офицер» за совершенный подвиг. Все офицеры, участники славного боя, были представлены к производству в следующие чины, а нижние чины награждены Георгиевскими крестами. Захваченный состав бронепоезда был сначала доставлен на станцию Криничная, а затем отправлен для ремонта на станцию Грозный, на Северном Кавказе».

Захваченный боевой состав прошел ремонт, при этом орудия на типовых «заамурских бронеплощадках получили защиту в виде броневых полубашен, а паровоз переделали на жидкое топливо (нефть). Эта матчасть была передана в состав бронепоезда «Офицер», и с июля 1919 года активно участвовала в боях.

В конце августа – начале сентября 1919 года бронеплощадки «Офицера» получили серьезные повреждения от артогня, и были заменены новыми. Судьба типового «заамурского» бронепаровоза из состава «Офицера» автору неизвестна.

БРОНЕПЛОЩАДКА ПОЕЗДА КРАПИВНИКОВА. Сведений о судьбе эвакуированной бронеплощадки разбитого бронепоезда Крапивникова обнаружить не удалось. Известно, что в июне 1917 года она находилась в Киеве, но без вооружения. Возможно, она была в составе поезда «Січовий Стрілець», но точных подтверждений этому нет.

Бронепоезд «Офицер» (бывший 2-й Сибирский») после ремонта. Лето 1919 года. Орудия получили коробчатые броневые щиты, паровоз переделан на жидкое топливо (нефть) – хорошо виден нефтяной бак на тендере (РГАКФД).

«Генерал Анненков»

В апреле 1915 года в железнодорожных мастерских города Станислава началось строительство бронепоезда силами 8-го железнодорожного батальона. Его проект разработал офицер этой части штабс-капитан Пилсудский. Для бронирования решили использовать две австрийских платформы и австрийский паровоз, позже замененный паровозом Ов № 3979.

Из-за отступления русских войск из Галиции строительство переводилось сначала во Львов, затем в Тарнополь и Проскуров. В июле 1915 года изготовление бронепоезда поручили Киевским главным мастерским Юго-Западных железных дорог – здесь уже велось сооружение четырех бронепоездов по проекту 2-й Заамурской железнодорожной бригады.

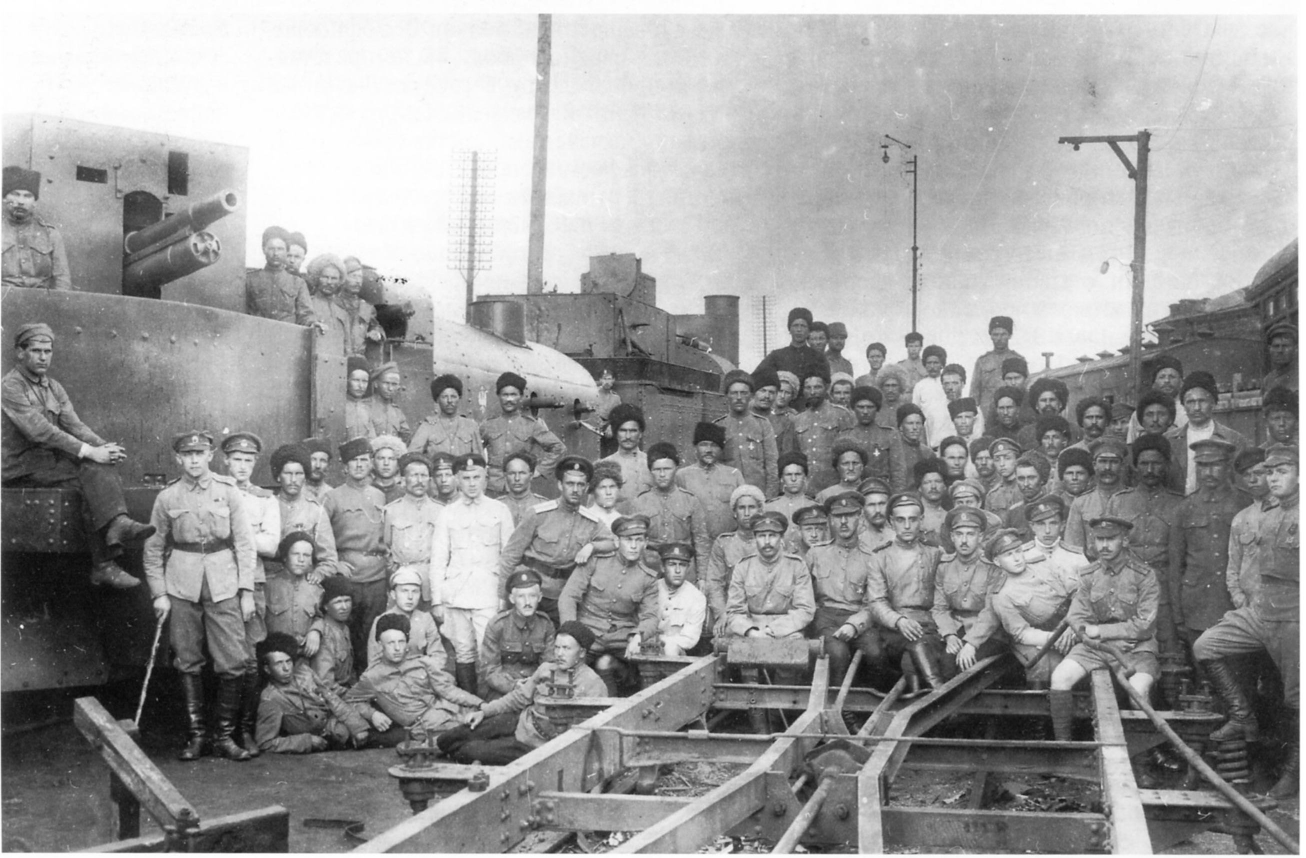
Строительство бронепоезда, получившего название «Генерал Анненков»*, было завершено 4 октября 1915 года. При этом командование особо отмечало заслуги в этом штабс-капитана Пилсудского, вскоре назначенного командиром этого состава.

Как и бронепоезда 2-й Заамурской бригады, «Генерал Анненков» состоял из паровоза и двух вагонов. Паровоз защищался 20-мм стальными листами, а борта вагонов – 20, 18, 16 и 10 мм с обшивкой из 25 мм слоя пробки и 20 мм войлока. Каждый вагон состоял из двух отделений – орудийного и пулеметного.

В переднем находилась башня с 80-мм полевой австрийской пушкой и два пулемета «Шварцлозе». Орудие монтировалось на особом поворотном круге, вращавшимся, благодаря использованию специальной зубчатой передачи, одним человеком. Угол обстрела орудия по горизонту составлял 270 градусов, возимый боекомплект – 180 снарядов, размещенных в башне и пулеметном отделении,

---

** В честь генерала от инфантерии Михаила Николаевича Анненкова (1835–1899 гг.), талантливого русского военного инженера. В 1878 году он занимал пост начальника управления военных сообщений Закаспийской области, а в 1885–1888 годах начальника строительства Закаспийской железной дороги. В строительстве последней активно участвовал сформированный в 1885 году по инициативе Анненкова 2-й Закаспийский железнодорожный батальон, переименованный в 1910 году в 8-й железнодорожный батальон.*



Команда бронепоезда «Офицер» у своего состава после проведения ремонта Лето 1919 года (РГАКФД).



Бронированный поезд «Генерал Анненков» 8-го железнодорожного батальона после постройки в Киевских главных мастерских Юго-Западных железных дорог. 4 октября 1915 года. На передней части броневагона видно название «Генерал Анненков», на борту тендера и паровоза – эмблемы железнодорожных частей Русской армии (перекрещенный якорь и топор), под которыми надпись «8 жел. дор. батальонъ» (РГВИА).



Бронепоезд «Генерал Анненков» 8-го железнодорожного батальона на фронте. Лето 1916 года. Бронепаровоз забронирован таким образом, что между броней и котлом мог пройти человек. На передней части броневагона видно название «Генерал Анненков», цифра 8 и над ней эмблема железнодорожных частей Русской армии – перекрещенные якорь и топор (АСКМ).

Командование Юго-Западного фронта осматривает бронепоезд «Генерал Анненков» 8-го железнодорожного батальона. Лето-осень 1916 года. Обратите внимание на маскировку состава (АСКМ).



под полом, в специальных стеллажах. Расчет орудия мог вести наблюдение за полем боя через шесть смотровых щелей.

В пулеметном отделении размещалось шесть пулеметов «Шварцлозе» (по три на борт), телефонная, звонковая и рупорная сигнализации для связи с командиром бронепоезда. Все пулеметы имели централизованную систему охлаждения из специального бачка. В крыше находился люк для выхода наверх (при помощи складной лестницы) и отверстие для установки перископа. Для посадки экипажа служила сдвижная дверь в кормовом листе вагона, а также два люка в полу для аварийного выхода.

Паровоз был забронирован таким образом, что между броней и котлом имелись проходы – таким образом при необходимости можно было перейти в бронеплощадки и обратно. Позади тендера размещалась командирская рубка с наблюдательной вышкой со смотровыми щелями. В рубке находились все приспособления для связи с площадками и паровозом. Экипаж бронепоезда «Генерал Анненков» состоял из трех офицеров (командир поезда и бронеплощадок) и 50 унтер-офицеров и солдат.

По своей конструкции «Генерал Анненков» был наиболее совершенным из всех русских бепо Первой мировой войны. Благодаря башенной конструкции он имел превосходство и перед типовыми бронепоездами 2-й Заамурской бригады, имевшими казематные артиллерийские установки.

10 октября 1915 года состав был осмотрен командующим Юго-Западным фронтом генерал-адъютантом Н. Ивановым, который «нашел поезд солидно сделанным, многим интересовался, поздравил и поблагодарил как командира поезда, так и команду, наградив последнюю деньгами». После этого бронепоезд направили на фронт, на станцию Сарны.

Но из-за наступившей позиционной войны свой первый бой «Генерал Анненков» провел только летом следующего года.

19 июля 1916 года командир бронепоезда получил приказание начальника 19-й пехотной дивизии поддержать атаку 75-го пехотного Севастопольского полка у станции Коршев. Проведя разведку и перешивку отдельных участков пути, ранним утром 25 июля 1916 года «Генерал Анненков» вышел на позицию и открыл огонь по австрийским позициям из орудий, а после того, как против-

Бывший бронепоезд «Генерал Анненков», захваченный белыми финнами у станции Сяйние (ныне Верхнечеркасово) 24 апреля 1918 года. Хорошо видно, что австрийские пушки заменены русскими трехдюймовками (АМФ).



ник стал покидать окопы и из пулеметов. Несмотря на сильный артиллерийский обстрел австрийцев, бронепоезд вел бой в течение 40 минут, израсходовав за это время 283 снаряда и 15000 патронов. Благодаря его помощи, русская пехота на этом участке без труда прорвала фронт и продвинулась вперед.

Впоследствии этот бронепоезд участвовал еще в нескольких боях, а в августе 1917 года его включили в Броневой ударный железнодорожный отряд, сформированный капитаном Кондыриным. Причем 5 сентября 1917 года из ВОСО Юго-Западного фронта направили в штаб 8-го железнодорожного батальона следующую телеграмму:

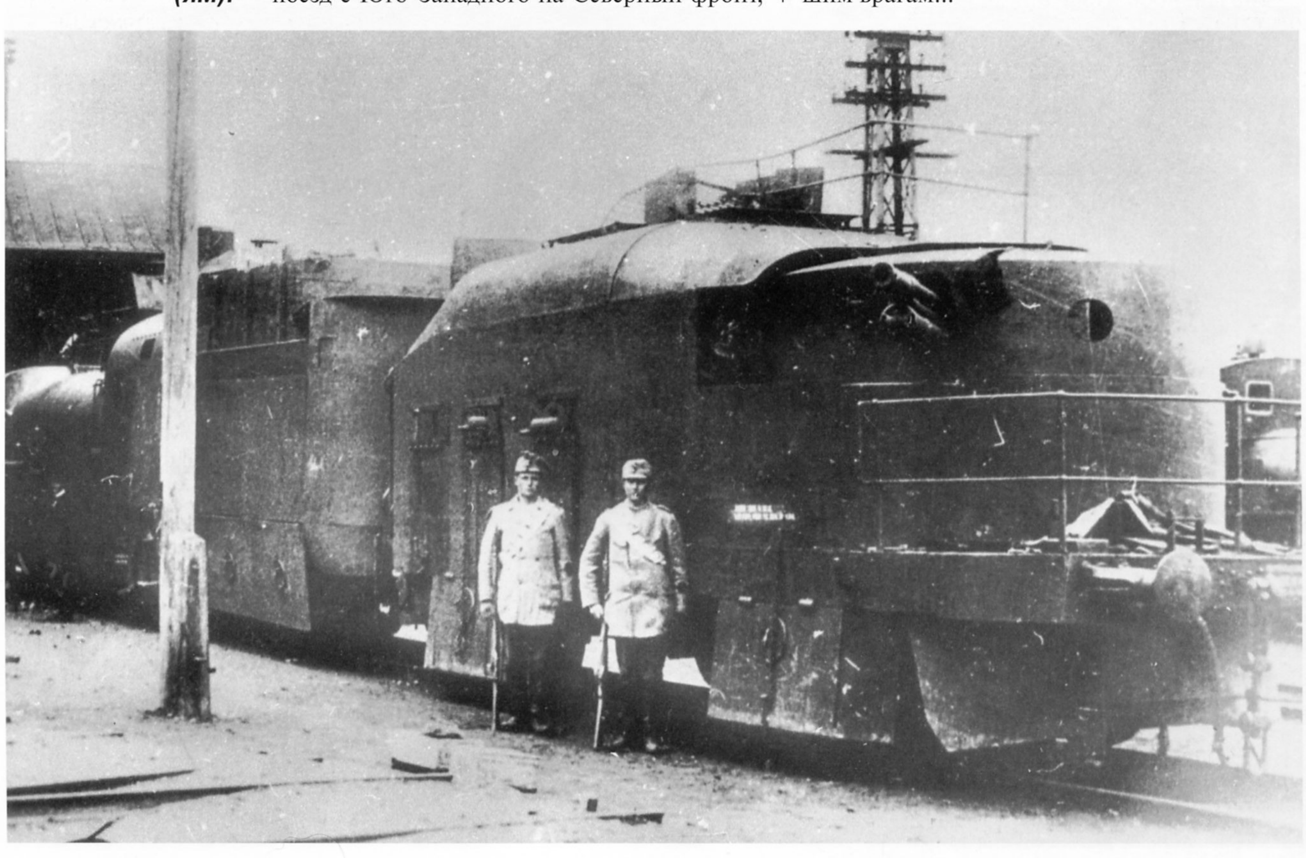
«Бронепоезд 8-го желбата, выделенный из Вашего батальона в силу боевой обстановки, причислен к отряду капитана Кондырина. Однако поезд сохранит имя 8-го желбат».

16 октября 1917 года было получено распоряжение УВОСО Ставки следующего содержания:

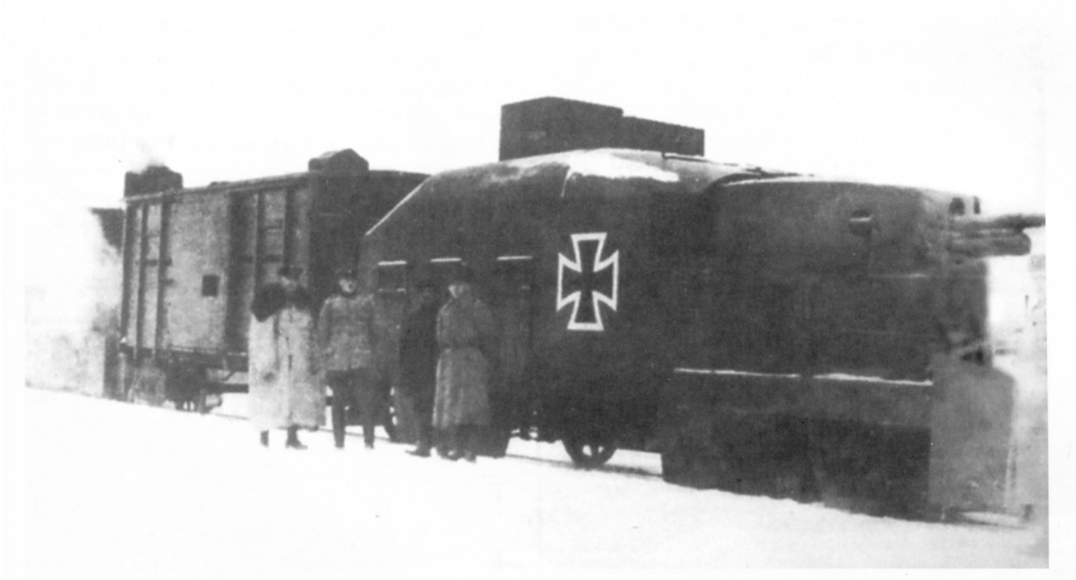
«Прошу спешно отправить бронепоезд капитана Кондырина в распоряжение командарм 12 на ст Валк Северо-Западных железных дорог. Время отправления телеграфируйте».

Для чего понадобилось отправлять бронепоезд с Юго-Западного на Северный фронт, установить не удалось. В документах по этому поводу сказано только «по оперативным соображениям». Однако доехать до пункта назначения «Генерал Анненков» не сумел – в районе станции Бологое его захватили моряки отряда под командованием Ф. Раскольникова, которые направлялись на помощь «московскому пролетариату» из Петрограда. Отряд выехал из Петрограда 2 ноября 1917 года. В своей книге «Кронштадт и Питер в 1917» году сам Раскольников описывал этот эпизод так:

«В телеграфном отделении на станции Тосно мы перехватили одну очень важную служебную депешу, сообщавшую о движении от Новгорода к Чудову бронированного поезда. Мы тотчас покинули Тосно, чтобы перехватить его. Но когда наш отряд достиг Чудова, оказалось, что бронепоезд, перейдя с новгородской ветки на Николаевскую железную дорогу и взяв направление на Москву, был уже далеко впереди. Нами тотчас была отправлена телеграмма в Акуловку и Бологое о задержании этого поезда. В то же время нужно было неимоверно торопиться. Перед нами неожиданно выросла новая задача – захватить бронированный поезд, очевидно, спешивший на помощь нашим врагам...



Трофейный бронепоезд (бывший «Генерал Анненков»), захваченный финнами, в депо станции Выборг. Весна 1918 года (ЯМ).



Броневагон от «Генерала Анненкова» в составе финского бронепоезда № 2. Последний использовался немцами во время боев в Финляндии в 1918 году. Фото сделано на станции Ваммельсуу (сейчас Серово) 23 ноября 1918 года во время передачи состава немцами обратно финнам (АМФ).

На станции Акуловка мы получили сведения, что бронированный поезд задержать не удалось, что он укомплектован ударниками, имеет при себе ремонтную партию и великолепно снабжен необходимыми ремонтными материалами. Между прочим, тут же открылось одно любопытное обстоятельство: оказалось, белогвардейцы в панике удирают от нас. По крайней мере, на вокзале они с тревогой рассказывали, что за ними гонятся 5000 матросов, которые хотят их перерезать. В действительности же в нашем отряде было только 750 моряков...

Уже в темноте мы прибыли в Бологое. Здесь ввиду наличия больших железнодорожных мастерских отношение к нашему эшелону было гораздо более благожелательным. Нам сообщили, что белогвардейский броневик был в Бологом задержан, но сравнительно недавно прорвался, свернув на полоцкую ветку. Посовещавшись, мы единогласно решили продолжать преследование, тем более что дистанция между обоими поездами все время заметно сокращалась. Бологовские железнодорожники приложили все усилия, чтобы не задержать наш состав...

Финский бронепоезд № 1, 1940 год. Передний броневагон – от «Генерала Анненкова», перевооруженный 76,2-мм горной пушкой образца 1904 года на тумбе. Обратите внимание, что под финской свастикой просматривается немецкий крест (ЯМ).



Бывший вагон «Генерала Анненкова», перевооруженный 40-мм автоматической пушкой Бофорс и использовавшийся в качестве зенитного. 1942 год (ЯМ).

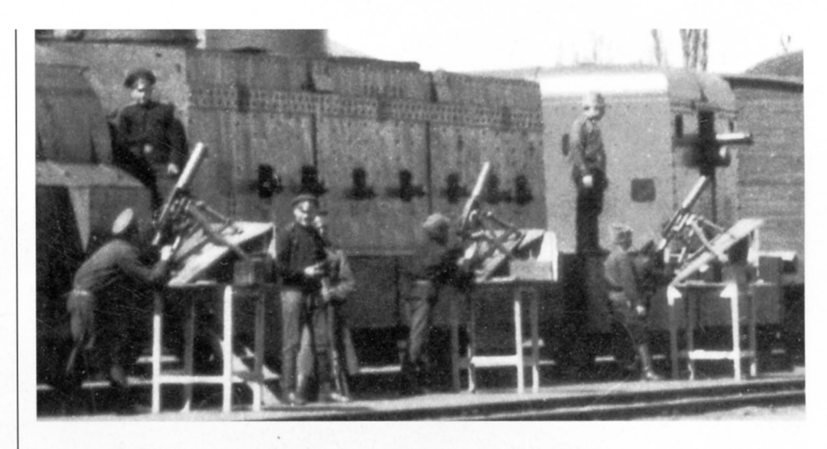
Сохранившийся до нашего времени один из броневагонов бывшего русского бронепоезда «Генерал Анненков» в финском танковом музее в местечке Парола. 2003 год. Во время эксплуатации финнами последние установили под него дополнительную третью ось для разгрузки железнодорожного полотна (фото автора).

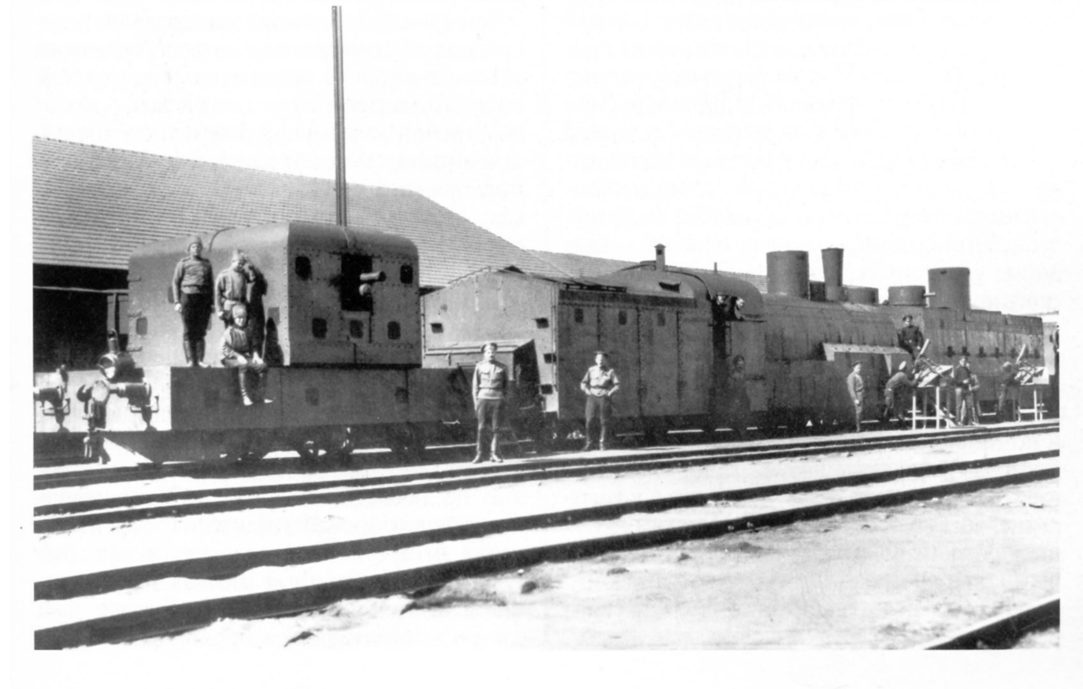
Для безопасности паровоза он был прицеплен в самом конце и, таким образом, подталкивал наши вагоны сзади. В голове состава были поставлены две открытых платформы с установленными на каждой из них двумя 75-мм морскими орудиями. Комендоры-матросы, в напряженном ожидании боя, словно застыли у заряженных пушек. Мы медленно шли на сближение. Справа от полотна виднелись повисшие книзу ряды телеграфных проводов. «Ага, мерзавцы, решили оборвать нашу связь со своим тылом», – промелькнуло у меня в голове. Было заметно, что толстая проволока обрезана мастерски, с полным знанием дела и с помощью специальных инструментов. Так мы достигли четырнадцатой версты от Бологого.

Стоя на передней орудийной площадке и зорко всматриваясь в окружающую со всех сторон темноту, я вдруг замечаю, что впереди, на повороте, чернеет какой-то длинный бесформенный силуэт. Я даю машинисту сигнал о замедлении хода. Наш поезд приближается к злополучному месту все тише, все медленнее. Наконец, не доходя нескольких сот шагов до неопределенного силуэта, который, наконец, приобретает совершенно отчетливые контуры поезда, я приказываю остановиться.

Несколько человек добровольно вызываются пойти на разведку. Я составляю делегацию из трех человек и отправляю их в лагерь противника, а сам с нетерпением жду подхода наших главных сил. Мы, находившиеся в авангарде на своем импровизированном броневике, представляем собою незначительную горсть людей. Отряд моряков, следующий за нами другим эшелоном, застрял где-то позади. Его отсутствие заставляет нас волноваться. Наконец возвращаются. Оказывается, что солдаты из расположенного впереди села Куженкина на большом расстоянии разобрали путь и тем самым преградили путь блиндированному поезду ударников. Он оказался в ловушке, так как сзади него стоял поездной состав, сформированный из одних классных вагонов, где помещалась команда броневика.

Наконец, дальше вплотную подошел наш бронированный поезд, состоявший, как было сказано выше, из двух открытых платформ, вооруженных четырьмя орудиями и шестью пулеметами. Вместе с ними приходит делегация от ударников в составе двух солдат во главе с офицером. Я провожаю де-





Бронепоезд 4-го Сибирского железнодорожного батальона, изготовленный по проекту инженера Балля. Юго-Западный фронт, лето 1916 года. Хорошо видна передняя 3-осная артиллерийская бронеплощадка, бронепаровоз, забронированный по образцу типовых бронепоездов 2-й Заамурской бригады, и пулеметный вагон с башнями. На выкадровке вверху показаны австрийские пулеметы «Шварцлозе» на зенитных станках (РГАКФД).



Бронепоезд № 4 (4-го Сибирского железнодорожного батальона) на Юго-Западном фронте. Лето 1916 года. Обратите внимание на черные прямоугольники на бортах состава – это так называемые «ложные бойницы» (ВИМАИВВС).

легацию в вагон и вступаю с ней в «дипломатические» переговоры. Вся наша задача сводится к тому, чтобы в ожидании матросского отряда выиграть время и до его прибытия не открывать военных действий. Едва выговаривая слова от волнения, делегаты ударников, спеша и перебивая друг друга, рассказывают о том, что их поезд едет с Гатчины на германский фронт, так как он решил принять «нейтралитет» и воздержаться от участия в гражданской войне. Ударники рассказывают, что их отправили на Царскосельский фронт под предлогом усмирения беспорядков «черни» и хулиганов. «Но когда мы разглядели, что против нас идут такие же солдаты, как и мы сами, – говорит офицер, – когда мы увидели солдатские шинели, то сразу поняли, что введены в заблуждение, и решили отправиться обратно на фронт, чтобы продолжать войну с немцами».

Однако выбор Николаевской железной дороги как кратчайшего пути между фронтом и Гатчиной кажется нам подозрительным, мы без труда разоблачаем эту версию, хотя ударники и пытаются устранить явное противоречие весьма натянутым и малоубедительным объяснением, что около станции Дно был разобран путь, вследствие чего им якобы волей-неволей пришлось повернуть на Старую Руссу и Новгород...

Переходя к конкретным предложениям, ударники просят только одно: предоставить им свободный пропуск на фронт для борьбы с немцами. На словах я не противоречу. Напротив, я говорю, что им, вероятно, будет дана возможность вернуться в Ставку, куда, по их словам, они направлялись.

Тем временем, к нашей неописуемой радости, подходит матросский отряд. Обстановка резко меняется. Я немедленно даю морякам приказ о выгрузке из вагонов и затем, захватив с собой тов. Берга и еще одного моряка, отправляюсь вместе с делегатами ударников к их броневику. Недалеко от него нас окликает стоящий на часах ударник. Я с любопытством осматриваю поезд. Он состоит весь из классных вагонов. «Ого, хорошо живется ударникам», невольно напрашивается сравнение их эшелона с нашим, где только штаб занимает вагон третьего класса, а все остальные товарищи моряки помещаются в простых, лишенных комфорта теплушках.

Наконец мы поравнялись с боевыми вагонами. Это были роскошные, оборудованные по последнему слову техники, обшитые толстой броней гигантские «черепахи»; из их отверстий выглядывали жерла двух 3-дюймовых орудий и шестнадцати пулеметов австрийской системы. Посреди двух грозно возвышавшихся бронированных ва-



Бронепоезд № 4 (4-го Сибирского железнодорожного батальона) на Юго-Западном фронте. Лето 1916 года. На переднем плане двухосная артиллерийская бронеплощадка, в крыше которой хорошо виден перископ (РГАКФД).

гонов стоял зашитый в броню паровоз. Разумеется, открытое сражение в равных условиях с таким чудовищем-левиафаном было нам не под силу. Он разнес бы в щепы наши кустарно вооруженные орудиями товарные вагоны-площадки. Возвращаюсь обратно к отряду, где меня с нетерпением ждут. Ударники не чинят никаких препятствий. Вообще, среди них чувствуется большая растерянность...

Матросы настаивают, что броневик ни в коем случае нельзя выпускать из рук. Я вполне с ними соглашаюсь. Упустить такую добычу и предоставить броневику возможность бесчинствовать в другом месте, было бы непростительной ошибкой.

Тов. Берг вызывается идти на «дипломатические» переговоры. Я придаю ему еще двух ребят, и «мирная делегация» готова. Я напутствую Берга указаниями: его задача состоит в том, чтобы выступить перед солдатской командой броневика и вынудить ее к сдаче. В случае упорства ударников следует предъявить ультиматум, что если они не сложат оружия, то через полчаса мы открываем огонь, и броневик будет захвачен с бою.

«О, я им покажу. В таком случае придется пугнуть их террором», – весело басит Берг и от избытка боевого чувства засучивает правый рукав своего бушлата, обнажая сильную, жилистую руку. Мы смеемся и провожаем Берга, пока, наконец, ого коренастая, приземистая фигура не пропадает в ночной темноте. Я возвращаюсь в вагон и от усталости вытягиваюсь по весь рост на деревянной скамье третьеклассного вагона, положив голову на колени одного из товарищей. Едва я успешно погрузился в глубокий сон, как вдруг пробуждаюсь от сильного звука. Оказывается, это Алексей Баранов от радости пустился в пляс. Только что вернувшийся Берг, взволнованно разглаживая усы, усталым, охрипшим голосом рассказывает, что белые приняли ультиматум и сдались.

Мы стремительно бросаемся к ударному броневику. Тотчас разоружаем всех офицеров и объявляем их арестованными. Затем, нагибаясь в дверях, мы входим внутрь бронированных куполов и назначаем свою прислугу к орудиям и пулеметам. Желающих много – каждому лестно работать на таком прекрасном броневике. Поражаемся совершенству его технического оборудования. Особенное любопытство привлекает локомотив, весь одетый в броню, словно рыцарь в средневековые латы. Выясняется, что командир бронепоезда и часть офицеров тотчас после решения солдат о добровольной сдаче трусливо бежали в лес. Они избрали плохую долю. Почти все бежавшие офицеры были переловлены солдатами Куженкинского гарнизо-

на и расстреляны ими, тогда как все беспрекословно сдавшиеся на милость победителей были под конвоем отправлены в Питер, в распоряжение Военно-революционного комитета, и их жизнь была вне опасности. Составлявший команду бронепоезда ударный железнодорожный батальон насчитывал около 150 человек, из них 30 офицеров.

Уже светало, когда, присоединив к нашему поезду захваченный трофей, мы поехали назад в Бологое...

На этом же перегоне к нам в бронированный вагон вошла группа матросов нашего эшелона и преподнесла мне в подарок оружие – красивую шашку в серебряных ножнах, захваченную, как трофей, в купе бежавшего командира бронепоезда. Недавние подчиненные беглецов рассказали, что эту шашку он получил лично от Николая за то, что однажды, стреляя из орудия, сбил немецкий аэроплан.

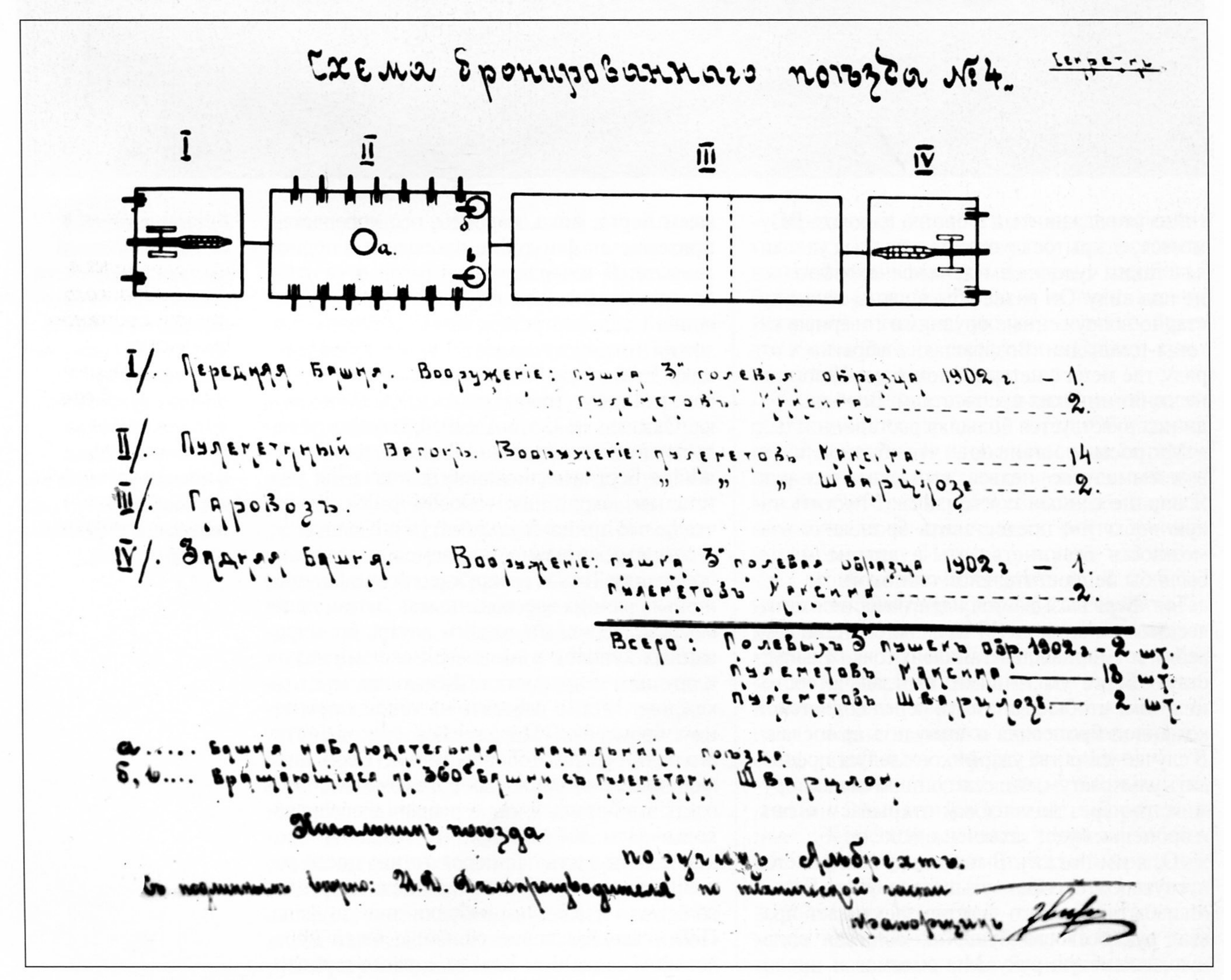
В Бологом мы стояли недолго. Нужно было отправить пленных белогвардейцев в Питер и переменить паровозы для дальнейшей поездки в Москву...»

В Москве бронепоезд вошел в состав отряда Петроградских революционных войск Н. Ховрина, направляемого в Белгород. Дело в том, что в это время из Могилева в Новочеркасск, где формировалась для борьбы с большевиками Добровольческая армия, перебрасывались через Сумы и Белгород два батальона 1-го ударного полка.

Командующий революционными войсками на юге России В. Антонов-Овсеенко приказал белгородскому революционному комитету «во что бы то ни стало не допустить корниловцев на Дон». Для усиления отрядов Красной гвардии, в Белгород стягивались отряды красногвардейцев.

23 ноября 1918 года отряд прибыл в Белгород, бронепоезд сразу же перевели на Сум-

Схема бронепоезда № 4 (4-го Сибирского железнодорожного батальона). Количество и расположение пулеметов уже отличается от первоначального (РГВИА).


Схема бронированнаго поѣзда №4. Секретно

I/. Передняя башня. Вооруженiе: пушка 3" полевая образца 1902 г. – 1.
пулеметовъ Максима .... 2.

II/. Пулеметный вагонъ. Вооруженiе: пулеметовъ Максима 14
" " " Шварцлозе .... 2.

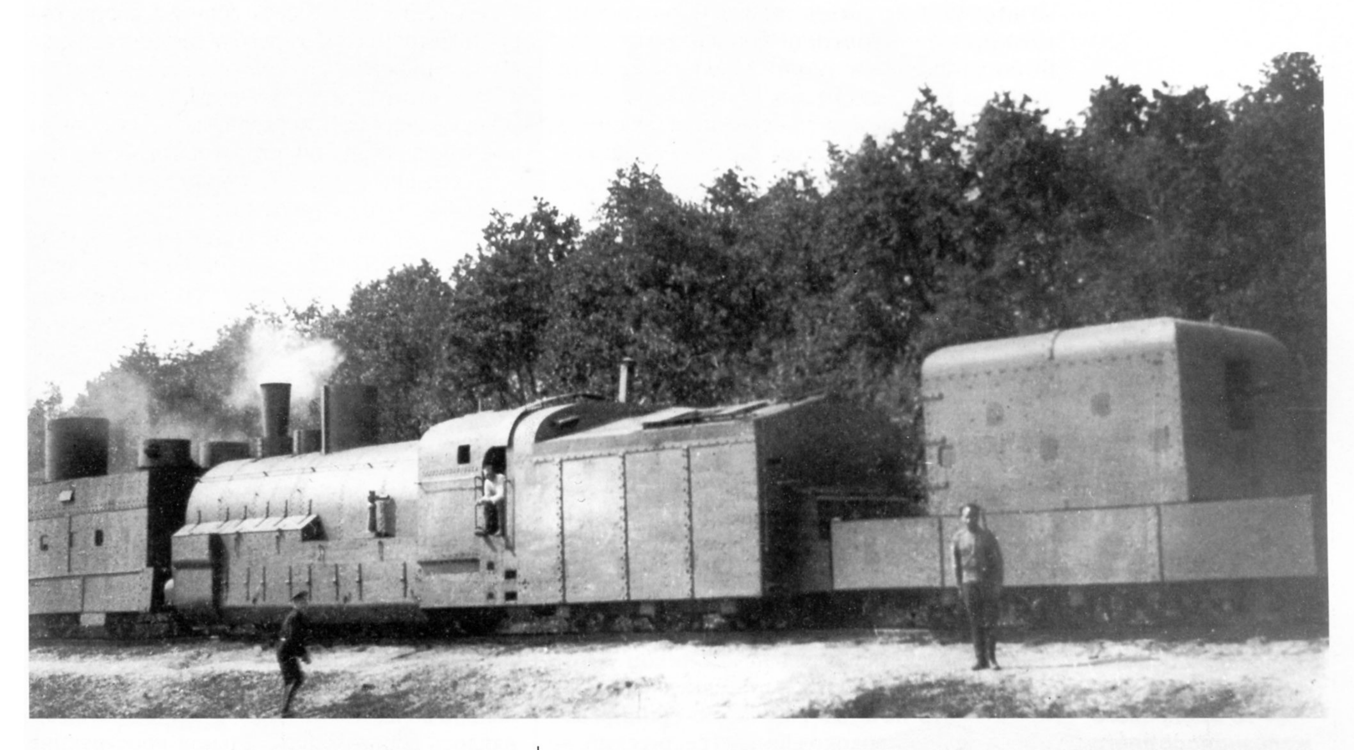
III/. Паровозъ.

IV/. Задняя башня. Вооруженiе: пушка 3" полевая образца 1902 г – 1.
пулеметовъ Максима .... 2.

Всего: Полевыхъ 3" пушекъ обр. 1902 г. – 2 шт.
Пулеметовъ Максима —— 18 шт.
Пулеметовъ Шварцлозе —— 2 шт.

а..... башня наблюдательная начальника поѣзда.
б, в.... вращающiяся по 360° башни съ пулеметами Шварцлозе.

Начальникъ поѣзда
поручикъ Амбрехтъ.
Съ подлиннымъ вѣрно: И.Д. Делопроизводителя по технической части
Прапорщикъ [signature]



Бронепоезд № 4 (4-го Сибирского железнодорожного батальона) на Юго-Западном фронте. 1916 год. Хорошо виден бронепаровоз, обратите внимание, что тендер имеет крышу (РГАКФД).

скую линию. 25 ноября бронепоезд выдвинули в сторону Томаровки, где он столкнулся с эшелонами ударников. Артиллерийским огнем с бронепоезда удалось разбить паровоз и несколько теплушек. Однако противник зашел в тыл, и бронепоезд отошел. В течение следующих дней к революционным войскам прибыло подкрепление, и ударников разбили.

Что касается «Генерала Анненкова», то он вернулся в Москву, а затем в Петроград, где австрийские орудия заменили на трехдюймовки, а пулеметы Шварцлозе – на Максимы.

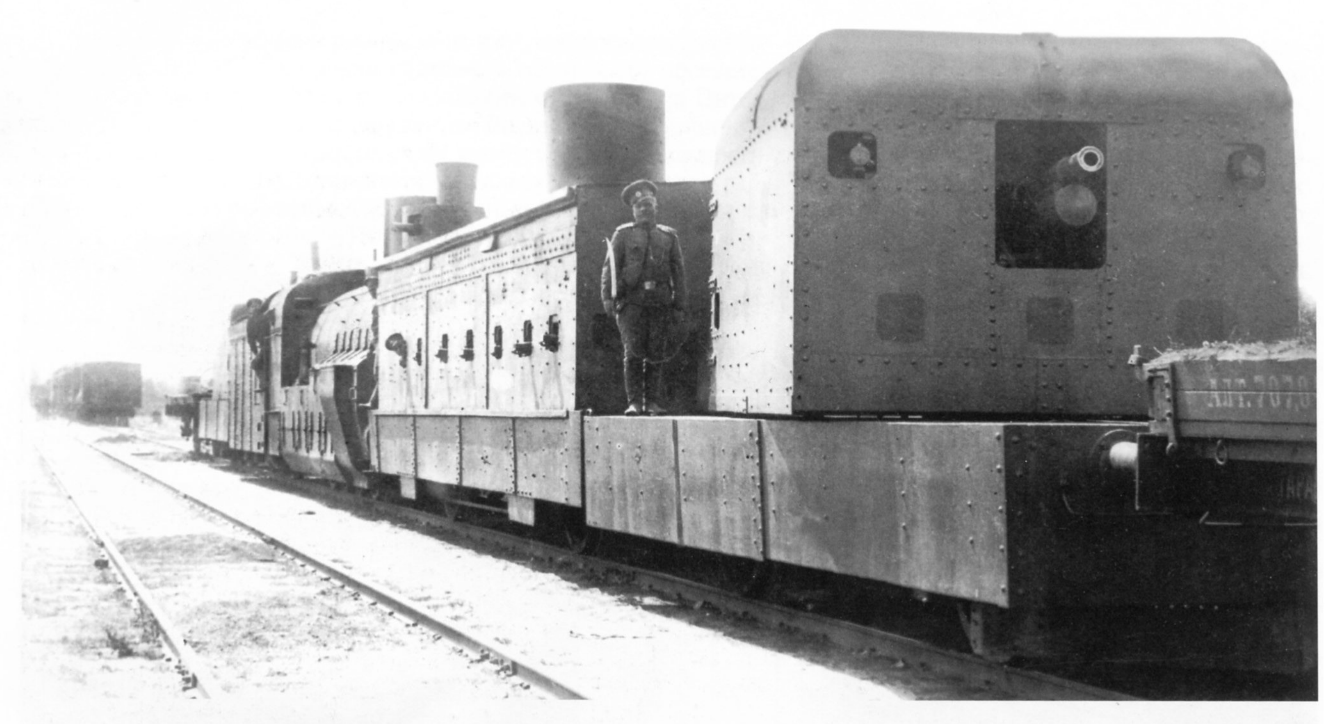
Весной 1918 года бронепоезд направили на помощь финской Красной Гвардии, но уже 24 апреля 1918 года он был захвачен белыми финнами на станции Сяйние (сейчас Верхнечеркасово) и приведен в Выборг. Как оказалось, состав тяжел для большинства финляндских железных дорог: целиком бронепоезд мог использоваться лишь на линии Выборг – Гельсингфорс. Поэтому от использования паровоза отказались совсем, а броневагоны использовали поодиночке. Причем как минимум один из них финны передали немцам, которые его эксплуатировали до своего ухода из Финляндии осенью 1918 года.

Впоследствии броневагоны «Генерала Анненкова» несколько раз перевооружали – на них устанавливались 76,2-мм горные орудия образца 1904 года на тумбовых установках (они изначально предназначались для вооружения кораблей), а позже 40-мм зенитные автоматы Бофорса. С зенитными пушками оба броневагона использовались в советско-финляндской войне, и в боях 1941–1944 годов. Один из этих вагонов сохранился до сих пор и находится в экспозиции финского танкового музея в городке Парола.

Бронепоезд инженера Балля

Весной 1915 года командование 8-й армии разрешило начать изготовление бронепоезда, спроектированного артиллерийским чиновником Баллем. Работы начались 8 марта 1915 года во Львове, но из-за начавшейся эвакуации «не пошли далее подготовительной стадии».

Сначала бронировка велась на австрийском подвижном составе, но после эвакуации «начальник 4-й подвижной артиллерийской мастерской полковник Лейбин и его



Передняя двухосная артиллерийская бронеплощадка бронепоезда № 4 (4-го Сибирского железнодорожного батальона). Юго-Западный фронт, лето 1916 года. Хорошо видны установки орудия и пулеметов, а также нанесенные краской ложные бойницы (АСКМ).

помощник военный чиновник Балль, с разрешения командующего 8-й армии, возбудили ходатайство перед начальником Юго-Западных дорог о том, чтобы им позволили продолжить начатые работы по бронированию и дали ширококолейный (т.е. русский. – ***Прим. автора***) состав».

В июле 1915 года разрешение было получено, и при депо 1-го участка тяги Юго-Западных железных дорог в Киеве началась «постройка артиллерийского бронированного поезда для 8-й армии на русском подвижном составе». Работы начались в первой половине июля, и 8 ноября 1915 года бронепоезд был готов.

Бронепоезд состоял из паровоза Ов типовой бронировки (по типу составов 2-й Заамурской бригады) с некоторыми небольшими изменениями, двух артиллерийских и пулеметного вагонов. Для бронирования использовалось «котельное железо толщиной 16 мм, и лишь места, подверженные косым и рикошетным ударам, были забронированы железом в 12 мм толщины. Соединение листов впритык, с одной накладкой и двойным рядом заклепок, местами броневые листы склепаны внапуск, без заклепок».

В качестве базы для артиллерийских вагонов использовались «2 и 3-осные шестиметровые австрийские платформы для груза 1200 пудов». На них устанавливались прямоугольные орудийные башни довольно больших размеров: длина 3700 мм, ширина 2800 мм и высота 2000 мм. В башне размещались 76,2-мм полевая пушка образца 1902 года и четыре пулемета Максима – «два по бортам и два в лобовой части около дула орудия. Вращение всей башни, имевшей довольно большую массу (350 пудов), осуществлялось воротом специальной конструкции одним человеком. Большая часть массы передавалась «на пяту, и лишь небольшая часть веса башни передана на 4 катка, катящихся по особой квадратной плите, скрепленной с ходовой рамой вагона». Орудие устанавливалось на специальную станину, в качестве которой служили «два вертикально установленных листа, укрепленных для жесткости угольниками и склепанных с системой балок, поддерживающих пол башни. Скрепление рассчитано на силу, равную 1/8 полной отдачи орудия, не поглощаемую компрессором, и всецело передающуюся на станину. Орудие снабжено двумя щитами для защиты орудийной прислуги. Для посадки экипажа и установки орудия в задней части башни имелись броневые двери довольно больших размеров. Снаряды размещались внутри башни, а для запасных боеприпасов «в передней и задней части обеих орудийных вагонов сделаны снизу платформы бронированные ящики, обитые внутри деревом. В каждый ящик помещается до сотни снарядов».

Для пулеметного вагона использовалась «тридцатифутовая платформа Юго-Западных железных дорог с усиленными пассажирскими осями для груза в 1000 пудов. На ней был

смонтирован броневой каземат с амбразурами для установки пулеметов Максима, которых для этого имелось шесть штук. При этом число амбразур составляло 12 (по 6 на борт), чтобы при необходимости можно было сосредоточить всю огневую мощь на одной стороне. Пулеметы устанавливались на металлическом полу, а для предотвращения вибрации на треноге каждого пулемета крепились по два дополнительных угольника. Кроме того, в вагоне устанавливались:

«Горизонтальный двигатель системы «Бенц» мощностью в 10 сил, динамо, прожектор, средняя поворачивающаяся наблюдательная вышка с пулеметом, в задней части вагона по бокам две башенных пулеметных установки с вращением на 360 градусов, приборы сигнализации, парового отопления и торможения. Для пулеметных лент и патронов сделано несколько ящиков под полом вагона. Для одиночной стрельбы из винтовок в боковых стенках сделаны 4 бойницы».

Командир бронепоезда размещался в наблюдательной вышке, и имел щиток со световой, звуковой и рупорной сигнализациями для связи с артиллерийскими вагонами и паровозом.

Вращение пулеметных башен осуществлялось при помощи двух человек специальным воротом.

У передней стенки вагона находилось два пулеметных станка специальной конструкции, обеспечивающие возможность стрельбы по самолетам под углами возвышения от 70 до 90 градусов. Смонтированные на этих станках австрийские пулеметы «Шварцлозе» могли вести огонь через специальные люки в крыше.

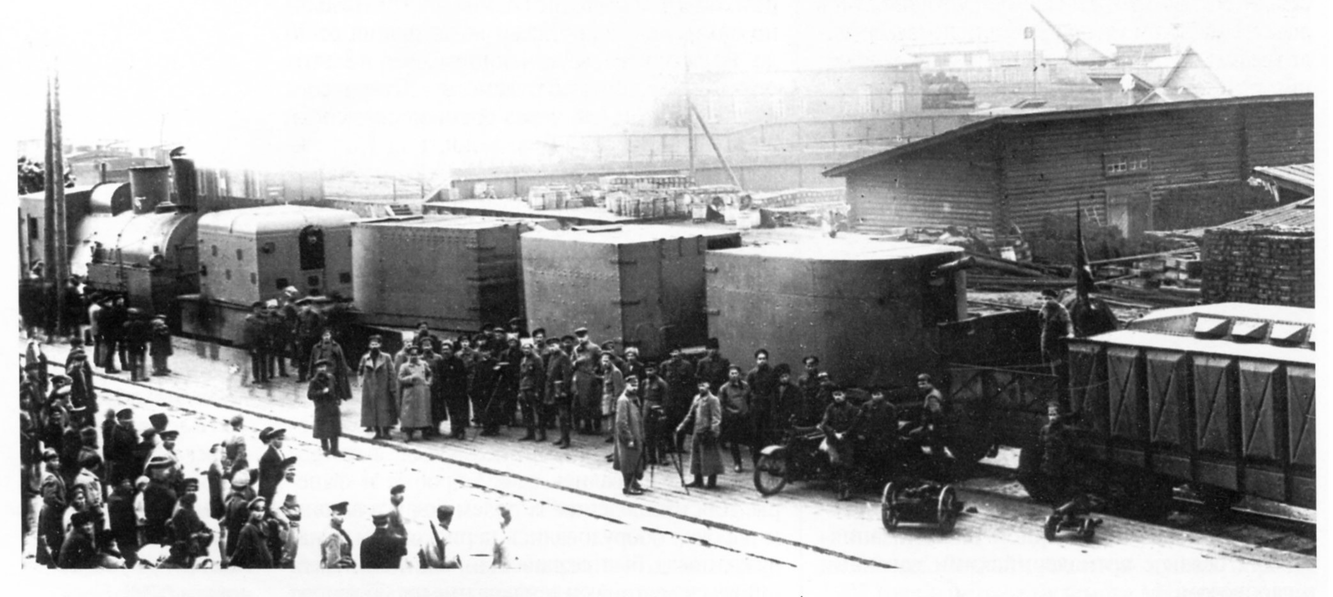
Прожектор размещался между наблюдательной будкой и дверью. Он выдвигался по специальным балочным направляющим через люк в крыше вагона.

Всего на вооружении бронепоезда имелось два 76,2-мм полевых орудия, пушки и 19 пулеметов. Впоследствии для более удобного использования, пулеметы перераспределили между вагонами по другому.

Весь состав оборудовался трубами для обогрева паром котла в зимнее время, а вагоны изнутри обшивались слоем пробки и фанеры. Для наблюдения за полем боя все вагоны и паровоз оборудовались перископами. Снаружи поезд был окрашен в защитный цвет, причем на вагонах и тендере имелось большое

Команда украинского бронепоезда «Січовий Стрілець». Киев, декабрь 1918 года. Команда стоит у пулеметного вагона бывшего бронепоезда № 4 (4-го Сибирского желбата) Русской армии (ЯМ).





Бронепоезд Красной Армии № 4 «Коммунар». 1919 год. Рядом с паровозом виден артиллерийский броневагон бывшего бронепоезда № 4 Русской армии с характерными ложными бойницами (РГАКФД).

количество прямоугольников черного цвета – в документах они назывались «ложными бойницами» и должны были вводить противника в заблуждение относительно количества и расположения вооружения состава.

В первых числах января 1916 года готовый состав передали в 4-й Сибирский железнодорожный батальон, работавший в полосе 8-й армии Юго-Западного фронта. В соответствии с общей нумерацией, в 1917 году этот бронепоезд именно № 4.

Сведений об использовании этого состава в годы Первой мировой войны удалось найти довольно мало. Так, в рапорте от 23 сентября 1917 года командир поезда поручик Альбрехт сообщал:

«Согласно приказания по 7-й пехотной дивизии, бронепоезд № 4 поступил в распоряжение командира 27-го пехотного Витебского полка, которому была дана задача: выбить сторожевое охранение противника с высот, что восточнее д. Черполютов-Русский и Чертолютов-Мазовецкий. По приказанию командира бронепоезд 22 сентября в 21.00 стал на позицию у высоты 321, и по открытии огня нашими батареями в 23.00 поезд открыл артогонь по д. Чертолютов. Выпустив 40 снарядов, поезд отошел к нашим окопам, и справившись по телефону о результатах огня у офицеров на наблюдательном пункте 1-й батареи 1-й бригады, выехал вторично на позицию, и внеся поправки в прицелы открыл беглый огонь по тем же целям. Расстреляв весь запас снарядов, поезд в 2.00 23 сентября отошел на ст. Богдановка».

6 декабря 1917 года бронепоезд № 4, следовал для ремонта в Одессу, но на станции Казатин был задержан по приказанию военно-революционного комитета. А 15 декабря ВОСО Юго-Западного фронта получило телеграмму:

«Доношу, что бронепоезд № 4 украинизирован. Солдаты и офицеры великороссы увольняются распоряжением Рады».

Спустя три дня, 18 декабря, в Киев сообщили:

«Броневик № 4 забрал в Одессу подпоручик Лосев по приказанию полковника Поплавко».

После ремонта в Одессе, этот бронепоезд поступил на вооружение армии УНР, участвовал в боях с отрядами красных. В конце ноября 1918 года, во время выступлений против гетмана Скоропадского, он получил приказ – двигаться в Киев. Однако в Фастове состав перехватили войска Украинской Директории, и вскоре он получил название «Січовий Стрілець».

В январе 1919 года он действовал против Красной Армии на Левобережной Украине, а к 20 марта находился на фронте под Коростенем. К этому времени на вооружении состава имелась одна полевая пушка и 8 пулеметов «Максим», из чего можно предположить, что один артиллерийский вагон уже был

к этому времени потерян. В апреле 1919 года бронепоезд был захвачен красными под Коростенем.

Бронепаровоз от этого бронепоезда использовался в составе другого состава с таким же названием, о чем уже писалось выше в главе по типовым бронепоездам (напомним, что впоследствии этот бронепоезд захватили поляки и переименовали его в «General Dowbor»).

Один артиллерийский вагон в 1919 году входил в состав бронепоезда № 4 «Коммунар» Красной Армии.

Проект бронепоезда ГВТУ

Весной 1915 года железнодорожный отдел Главного военно-технического управления при участии члена артиллерийского комитета Главного артиллерийского управления полковника Соколова разработал проект типового бронепоезда. Изготовление бронепоездов планировалось вести в мастерских Северо-Западных железных дорог, где в июле 1915 года началось изготовление деревянной модели каркаса и шаблонов для раскройки броневых плит. Поставку брони должен был вести Ижорский завод, с дирекцией которого были проведены предварительные переговоры. Сроки поставки предполагались довольно сжатыми – 3 поезда в три месяца, использоваться они должны были на Северо-Западном фронте. Каждый состав включал в себя бронепаровоз Ов с трехосным тендером, и четыре двухосных бронеплощадки, на каждой из которых устанавливалось по одной 76,2-мм капонирной пушке и четыре пулемета Максима. Толщина брони составляла от 4 до 8 мм. Бронирование было лишь частичным, орудия размещались за щитами. Между собой площадки отличались установкой пушек – в центре или по краям.

Представленный на рассмотрение в Управление военных сообщений Ставки проект не получил одобрения:

«Поезд по идее представляет скорее подвижную батарею и, видимо, рассчитан на долгое артиллерийское состояние с артиллерией противника (запас снарядов 600 штук на орудие). Подобный взгляд на бронепо-



Бронепаровоз бывшего бронепоезда № 4 Русской армии (4-го Сибирского железнодорожного батальона) в составе польского бронепоезда «General Dowbor». Лето 1919 года (ЯМ).

езд ошибочный: первая же его попытка вступить в артиллерийское состязание с противником неминуемо должна была закончиться не в пользу бронепоезда и он будет расстрелян, так как все преимущества на стороне противника (сильная артиллерия, большая цель поезда (до 30 саженей) и отсутствие маскировки».

В результате от изготовления бронепоездов по проекту ГВТУ отказалось.

«Боевой поезд» Финляндских дорог

Пожалуй, это наименее известный из всех броневых поездов Русской армии периода первой мировой войны. Известно, что он был сформирован в 1916 году по распоряжению командующего 6-й Отдельной армии, расквартированной в Финляндии. Видимо причиной этого послужила информация о возможной высадке здесь немцами морского десанта. В документах того времени этот состав проходил как «боевой поезд Финляндских железных дорог» (именно боевой, а не броневой) и дислоцировался на станции Улеаборг. Что он собой представлял, и чем был вооружен, автору неизвестно.

Весной 1917 года командование размещенного в Финляндии 42-го Особого корпуса (в него была переформирована 6-я армия) подняло вопрос о расформировании этого поезда. 23 марта 1917 года начальник управления военных сообщений Театра военных действий направил начальнику штаба 42-го стрелкового корпуса следующую телеграмму:

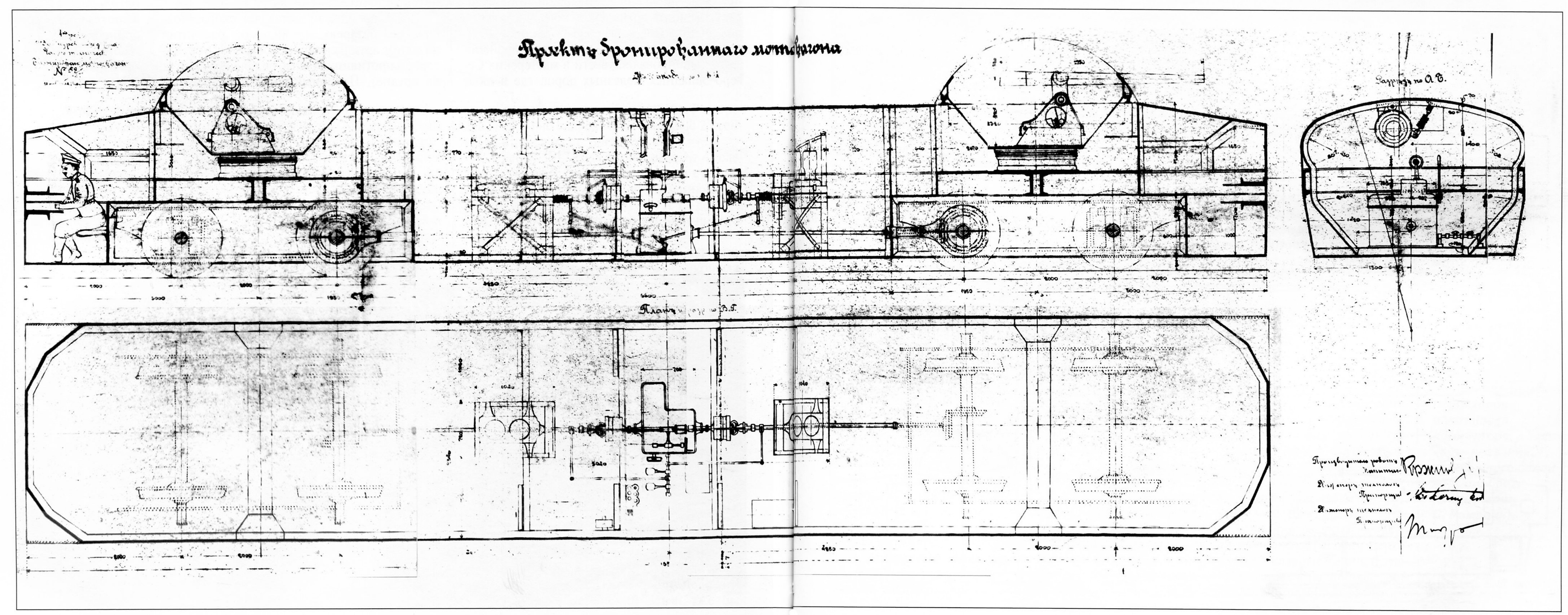
«Ввиду возбуждения вопроса об уплате финской казне стоимости содержания боевого поезда, стоящего на станции Улеаборг, прошу телеграфировать признает ли командир корпуса существование этого поезда необходимым».

Вероятно, штаб 42-го стрелкового корпуса счел существование боевого поезда ненужным, так как 20 июля 1917 года начальник военных сообщений на ТВД генерал Тихминев направил в Главное управление Генерального Штаба донесение, в котором сообщал, что так как «поезд был сформирован по распоряжению бывшего главкома 6-й отдельной армии, и обслуживал исключительно нужды Военного ведомства, я со своей стороны полагаю, что расходы по содержанию боевого поезда Финляндских железных дорог надлежит отнести на военный фонд в установленном порядке».

Автор не располагает данными о том, был ли этот поезд расформирован. Также автору неизвестно, как выглядел этот состав и чем он был вооружен. Скорее всего, это были обычные железнодорожные вагоны с минимальной защитой. Не исключено, что поезд имел только стрелковое вооружение, хотя на нем могли быть установлены и малокалиберные орудия.

Одиссея «Заамурца»

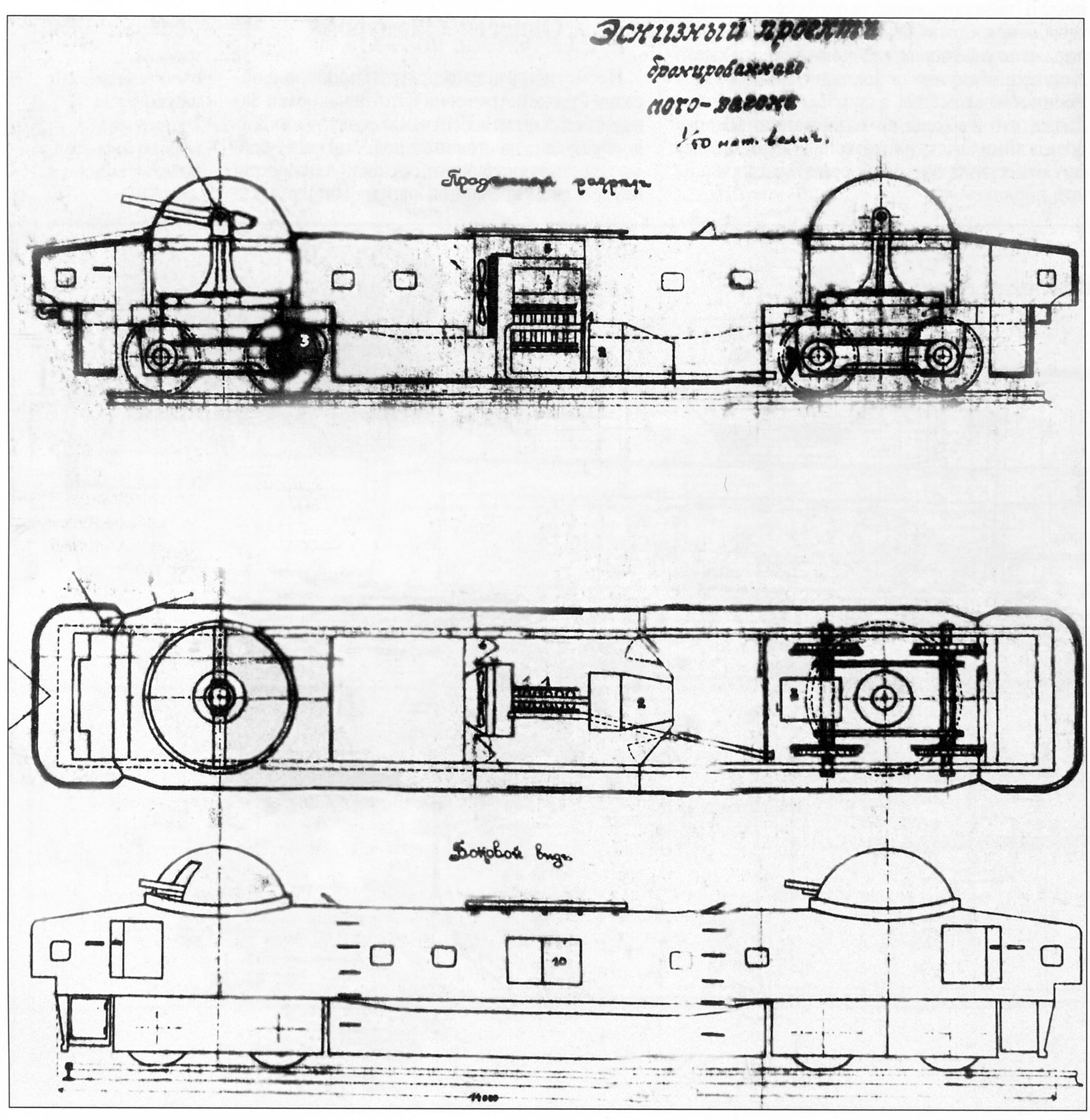
Несмотря на успешные действия бронепоездов Русской Армии на Юго-Западном и Западном фронтах в 1914–1915 годах, у них выявился ряд существенных недостатков – громоздкость конструкции, малая подвижность, неудобство управления огнем. Поэтому на-



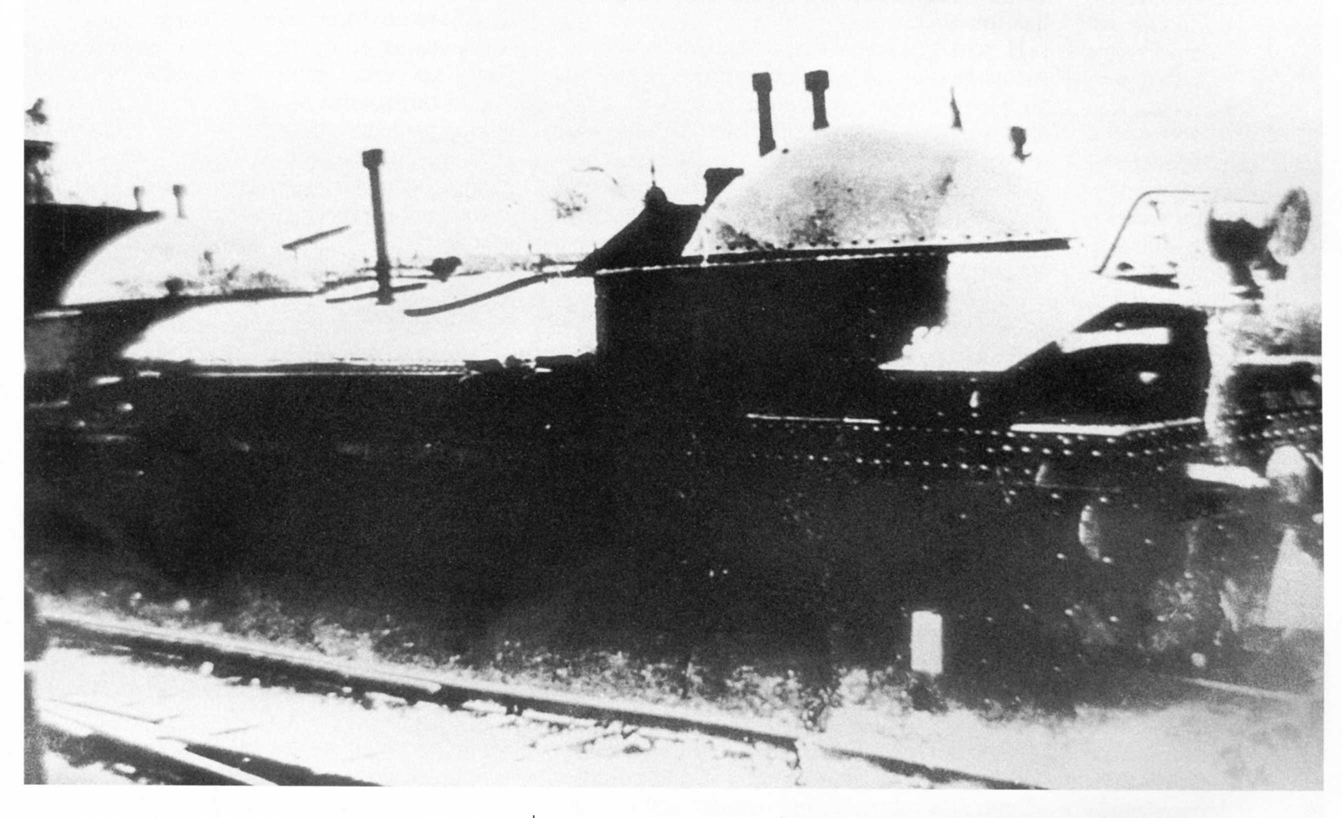
Проект бронированного мотовагона «Заамурец» – продольный разрез и разрез в плане (РГВИА).

чальником отдела железнодорожных войск и полевых железных дорог управления военных сообщений (УВОСО) Юго-Западного фронта подполковником Бутузовым в октябре 1915 года был разработан проект бронированного мотовагона. Первоначально в качестве базы предполагалось использовать четырехосную железнодорожную платформу Фокс-Арбель, на которой размещалось вооружение и силовая установка. Однако впоследствии от использования этой ходовой части пришлось отказаться. В объяснительной записке к проекту Бутузов писал:

«Постройка бронированного моторного вагона на ходовой раме вагонов Фокс-Арбеля не представляется возможной ввиду слабой конструкции шкворневых балок этих вагонов, плохой конструкции их тележек, имеющих весьма сложные рамы, а также жесткие рессоры. Кроме того, ходовая рама имеет недостаточную длину (всего 14 м), при которой не представляется возможным размеще-



Эскизный проект мотоброневагона, направленный полковником Бутузовым в управление военных сообщений Юго-Западного фронта в октябре 1915 года (АСКМ).



ние всех приборов для правильного действия мотовагона».

Проект, представленный Бутузовым, понравился не только в УПВОСО Юго-Западного фронта, но и в Ставке. В результате было принято решение не начинать планировавшееся в Петрограде строительство трех бронепоездов по проекту Главного военно-технического управления, а использовать средства для изготовления трех мотоброневагонов – по одному для Северного, Западного и Юго-Западного фронтов. В своей телеграмме от 5 ноября 1915 года начальник УПВОСО Ставки генерал-майора Тихменев информировал начальника УПВОСО Западного фронта генерал-майора Кислякова:

«Вам предложено сделать 2 бронированных моторных вагона, по одному на Северный и Западный фронты. Вкратце устройство таково: на длинной арбелевской платформе помещается: первое – вооружение, две 57-мм орудия на тумбах и 14 пулеметов, и второе – механическая часть, состоящая из бензинового двигателя автомобильного типа, динамо-машины с передачей на автоматический тормоз, электрическое освещение, вентиляцию, прожектор и прочее. Первостепенное преимущество перед всеми другими бронепоездами: первое – начальник поезда все видит и всем распоряжается: личным составом, движением вагона, работой орудий и пулеметов; и второе – небольшая цель – всего семь сажень длины, отсутствие пара, дыма и шума при движении».

Но вскоре работы по постройке мотоброневагонов передали на Юго-Западный фронт, железнодорожные части которого имели опыт изготовления бронепоездов. После всесторонних обсуждений строительство решили поручить 4-й роте 1-го Заамурского железнодорожного батальона под командованием капитана Крживоблоцкого, работавшей в Одесских железнодорожных мастерских. Общее руководство работами осуществлял командир 2-й Заамурской железнодорожной бригады генерал-майор М. Колобов.

Рабочие чертежи разрабатывали Бутузов и инженеры-технологи прапорщики Таубе и Кельчицкий. Выполнив расчеты, они передали их для проверки профессорам Верхомонову и Косицкому, которые дали следующий отзыв: «Тяговые расчеты произведены правильно и достаточно осторожно: моторы мощностью в 100 л.с. полезных на валу до-

Единственное известное автору на сегодняшний день фото мотоброневагона «Заамурец» с первоначальным вариантом башен и вооружения. Одесса, октябрь 1916 года. Хорошо видна форма башен, размещение перископов и установка прожектора, а также часть названия, нанесенного белой краской (фото предоставил С. Ромадин).

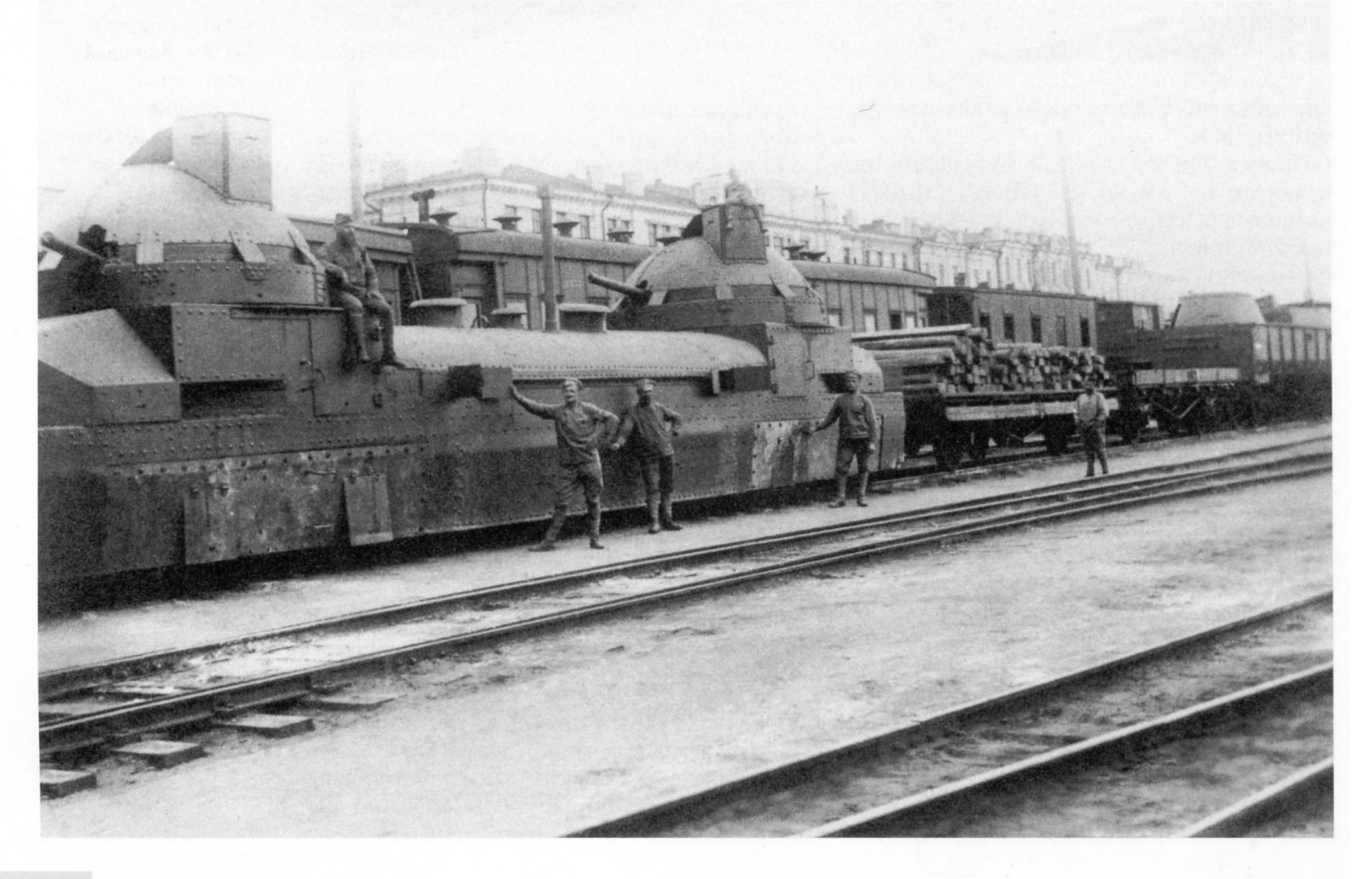
статочны для движения вагона весом до 55 т со скоростью 45 верст в час. Схема передачи от моторов к ведущим осям вполне осуществима».

И если с чертежами и подготовкой к изготовлению новых бронеединиц все обстояло благополучно, то с вооружением возникли проблемы. Дело в том, что планируемых к установке на мотоброневагоны 57-мм морских орудий Норденфельда в распоряжении железнодорожных войск не было. Пришлось их разыскивать на всех фронтах, но и это не помогло – выяснилось, что на вооружение может быть получено только «две 57-мм капонирных пушки и шесть и более орудий Гочкиса 47-мм с запасом снарядов от 800 до 1000 на каждое орудие». Проблему удалось решить только вмешательством начальника УПВОСО Ставки генерал-майора Тихменева, который 26 декабря 1915 года направил Колобову следующую телеграмму:

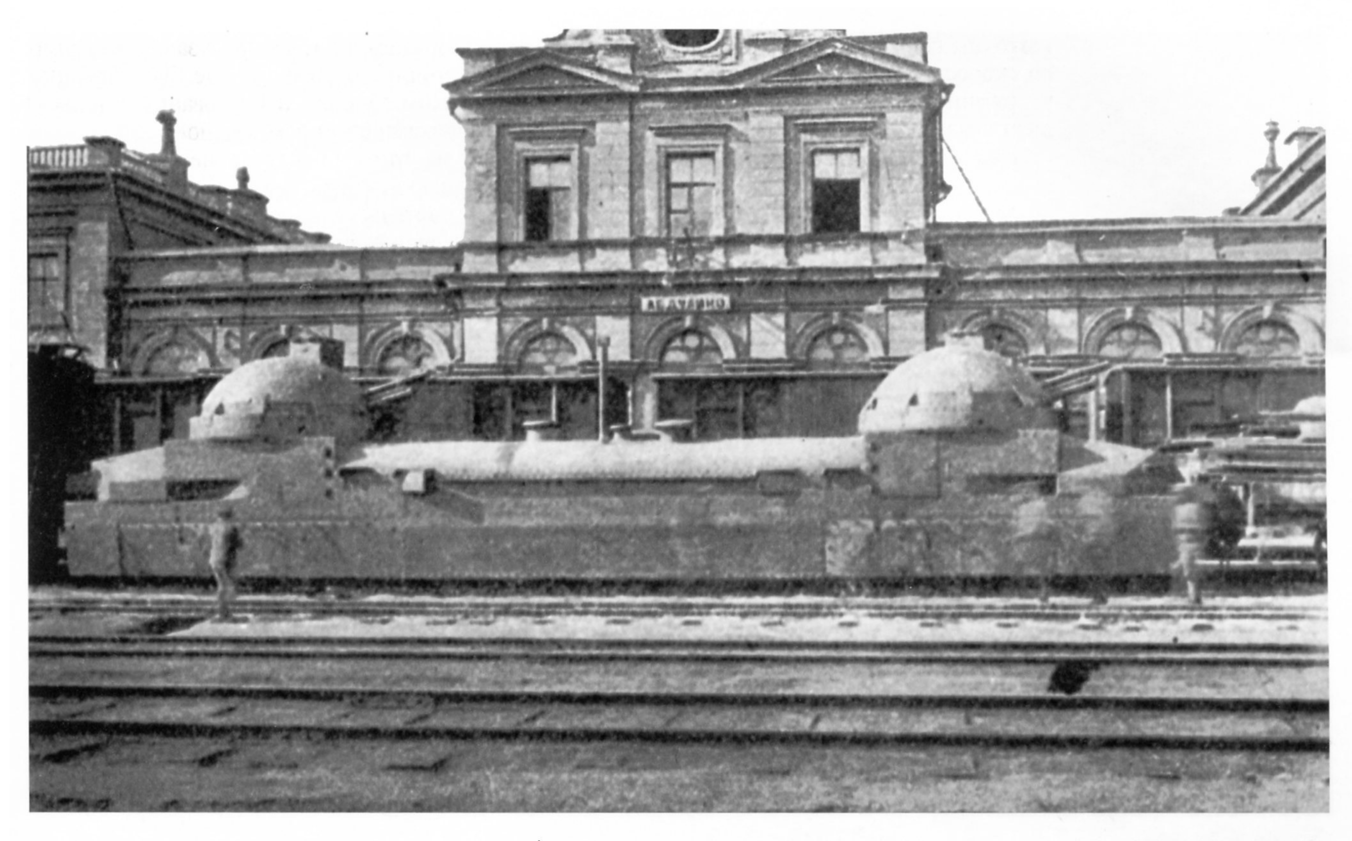
«Береговые 57-мм пушки в числе десять с 4000 выстрелов (75% шрапнель и 25% бронебойных) по сообщению Дежурного генерала при Верховном Главнокомандующем от 17 декабря, высланы в распоряжение начальника военных сообщений армий Юго-Западного фронта для оборудования мотовагонов (шесть для оборудования и четыре в запас). Помимо изложенного, ожидается еще 5000 шрапнелей. Таким образом, оборудование мотовагонов пушками будет обеспечено».

Но на этом проблемы не закончились. При закупке материалов, необходимых для строительства выяснилось, что уложиться в первоначальную смету – 29 000 рублей за один мотовагон. Поэтому Колобов совместно с начальником Одесских железнодорожных мастерских провел перерасчет необходимых для выполнения заказа средств, о чем докладывал начальнику УПВОСО Ставки 9 января 1916 года:

«5 января закончена согласованная с начальником мастерских смета, причем стоимость одного мотовагона, не считая двух пульмановских тележек для каждого, достигает 40000 рублей, а с электрическим освещением – до 47000рублей. Смета высылается вместе с сим. Прошу ходатайствовать об ассигновании на три мотовагона 141 000 рублей и об отпуске этой суммы в распоряжение начальника Юго-Западных железных дорог. К постройке мотовагона будет приступлено в течение этой недели. Сначала будет построен один мотовагон, на что потребуется два месяца, затем, в случае успешного испы-



Мотоброневагон «Заамурец», захваченный чехословаками в Симбирске. Июль 1918 года. Хорошо видны башни увеличенного размера с дополнительными броневыми кольцами и броневыми будками командиров орудий, а также броневые колпаки вентиляционных отверстий центрального каземата (АСКМ).



Мотоброневагон «ORLIK» (бывший «Заамурец») на станции Абдулино. 1918 год (ЯМ).

тания, следующие два вагона будут закончены в следующие два месяца».

Но в первоначально намеченные сроки уложиться не удалось — изготовление мотоброневагона оказалось довольно сложным для железнодорожных мастерских, которым не хватало для этого оборудования, материалов и рабочих рук. Контроль за постройкой осуществляло УПВОСО Ставки, куда еженедельно отсылались телеграммы с докладами о ходе работ. Приведем некоторые из них.

«На работах по постройке мотовагона с 8 по 13 февраля работало дневных 406, ночных 221.* Пригнан и склепан пол средней части вагона, пригнаны и собраны полы переходных частей. Собраны и склепаны потолки орудийных башен и выгнуты два поворотных круга. Выштампованы два днища и 28 секторов двух орудийных куполов, в одном куполе пригнаны кромки».

С 6 по 12 марта 1916 года: «...Собран и склепан потолок главного корпуса. Собрана и склепана орудийная тумба. Приклепаны роликовые круги орудийных куполов, кромки куполов склепаны полосовым железом».

С 3 по 16 апреля 1916 года: «...Закончена сборка орудийных башен, поставлены раскосы, соединяющие орудийные купола с поворотными кругами орудий».

С 22 по 28 мая 1916 года: «...Опущен на тележки главный корпус, приклепаны три боковых листа брони, приступлено к установке автоматических тормозов, испытан двигатель фирмы «Флоренция».

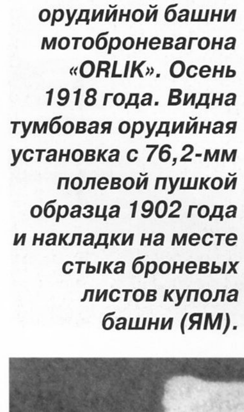
С 14 по 20 августа 1916 года: «...Закончена установка пулеметов, двух снарядных ящиков, компрессора, тормоза Вестингауза, динамо-машины и трех вентиляторов, перископов, сидений для наблюдателей, сигнальных и пулеметных ящиков. Изготавливаются наблюдательные окна, крышки снарядных закромов, подвески снарядных патронташей, полки пулеметных ящиков, сиденья пулеметчиков. Установлен воздухопровод к водяным и бензиновым бакам, к прибору для включения сцепных муфт, манометры, сигнальные ящики начальника поезда, шофера, артиллериста, электрическая проводка освещения и сигнализации».

К началу августа мотоброневагон был практически готов, окончательный ввод в строй задерживался по вине Путиловского завода в Петрограде. Дело в том, что еще в мае

** Здесь речь идет не об общем количестве задействованных людей, а о числе «человековыходов». Реально на сборке мотоброневагона было задействовано до 60 человек днем и до 30 ночью.*

1916 года на этом предприятии были заказаны коробка перемены передач и карданные валы для строящегося мотоброневагона. Однако для изготовления этих механизмов «потребовалось 3,5 месяца, после чего потребовались еще дополнительные работы, исполненные Путиловским заводом в 1 месяц».

Первую пробную поездку мотоброневагон, названный «Заамурец», совершил 7 октября: «После 5-дневных подготовительных работ произведена первая пробная поездка на бронированном мотовагоне. Производилась езда передним и задним ходом на первой скорости, результаты удовлетворительные. Ввиду большого количества не приработанных трущихся частей необходима продолжительная прокатка».



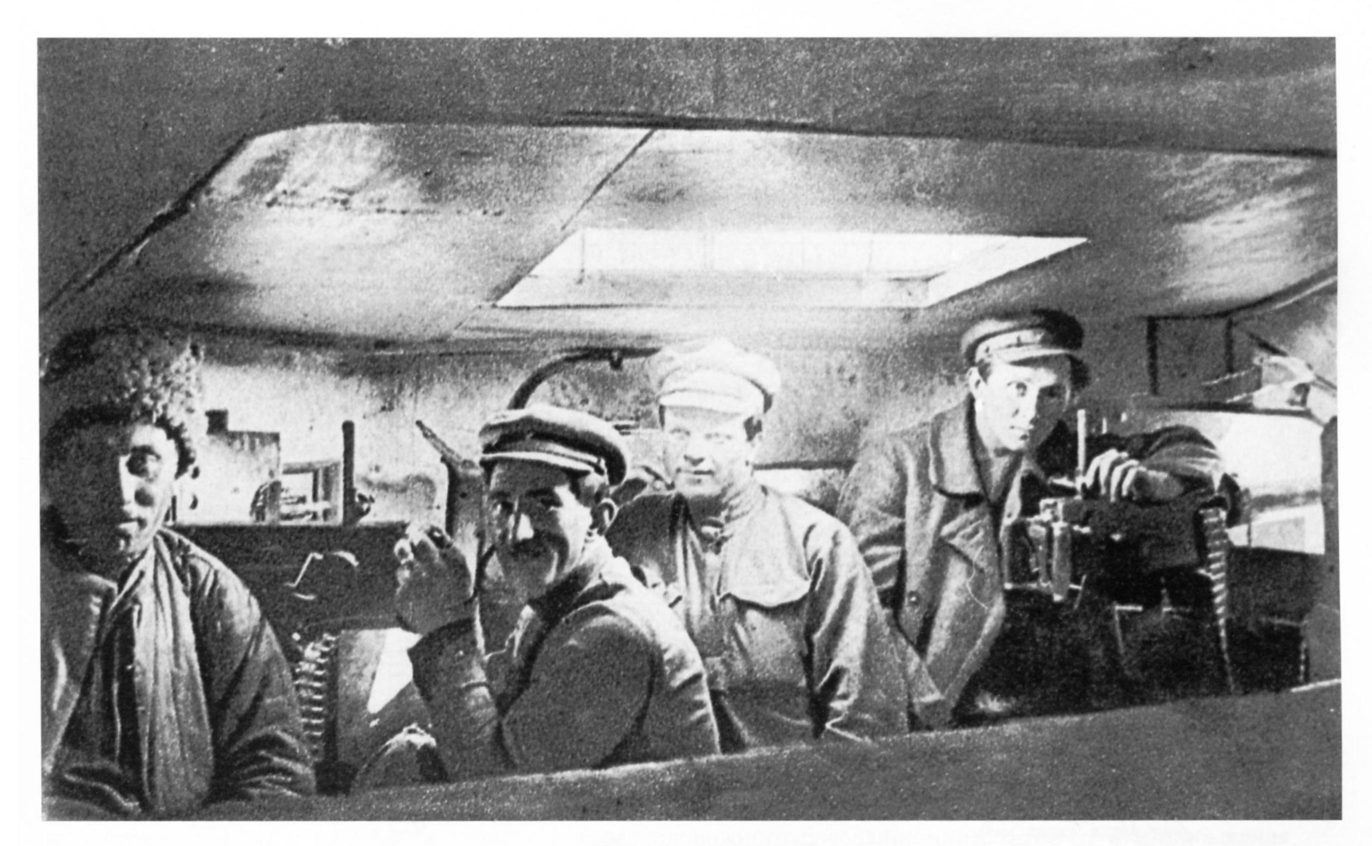
Внутренняя часть орудийной башни мотоброневагона «ORLIK». Осень 1918 года. Видна тумбовая орудийная установка с 76,2-мм полевой пушкой образца 1902 года и накладки на месте стыка броневых листов купола башни (ЯМ).

После устранения выявленных недостатков и мелких доделок, 18 октября 1916 года новую бронеединицу осмотрела комиссия под представительством генерал-майора Колобова.

«Заамурец» имел несущий корпус, склепанный на швеллерах и уголках и установленный на двух железнодорожных тележках «старого пассажирского типа, рессоры коих усилены своеобразно с весом мотовагона». Толщина брони изогнутых и наклонных поверхностей составляла 12 мм, вертикальных – 16 мм. Корпус делился на 5 отделений: передняя и задняя наблюдательные командирские рубки, 2 орудийных и центральный казематы.

Наблюдательные рубки представляли собой коробку с граненым потолком и частью стенок. Размеры ее были достаточны для наблюдателя (наблюдение велось через люки со смотровыми щелями) и пулеметчиков. Два пулемета, установленных на специальных станках, имели угол обстрела 90° в горизонтальной плоскости и 15–20° – в вертикальной. Патроны хранились в ящиках, расположенных вдоль стен. Наблюдатель имел в своем распоряжении приборную доску с тремя группами кнопок: «Средняя группа дает сигналы механику вагона, перед которым расположена коробка с рядом световых буквенных сигналов, освещаемых нажимами соответствующих кнопок, расположенных на вышеуказанной доске у наблюдателя. Правая группа кнопок дает указание артиллеристам, левая пулеметчикам».

Орудийные казематы находились над тележками, при этом вся орудийная установка размещалась на шкворневой балке в центре тележки. Нижняя часть каземата представля-



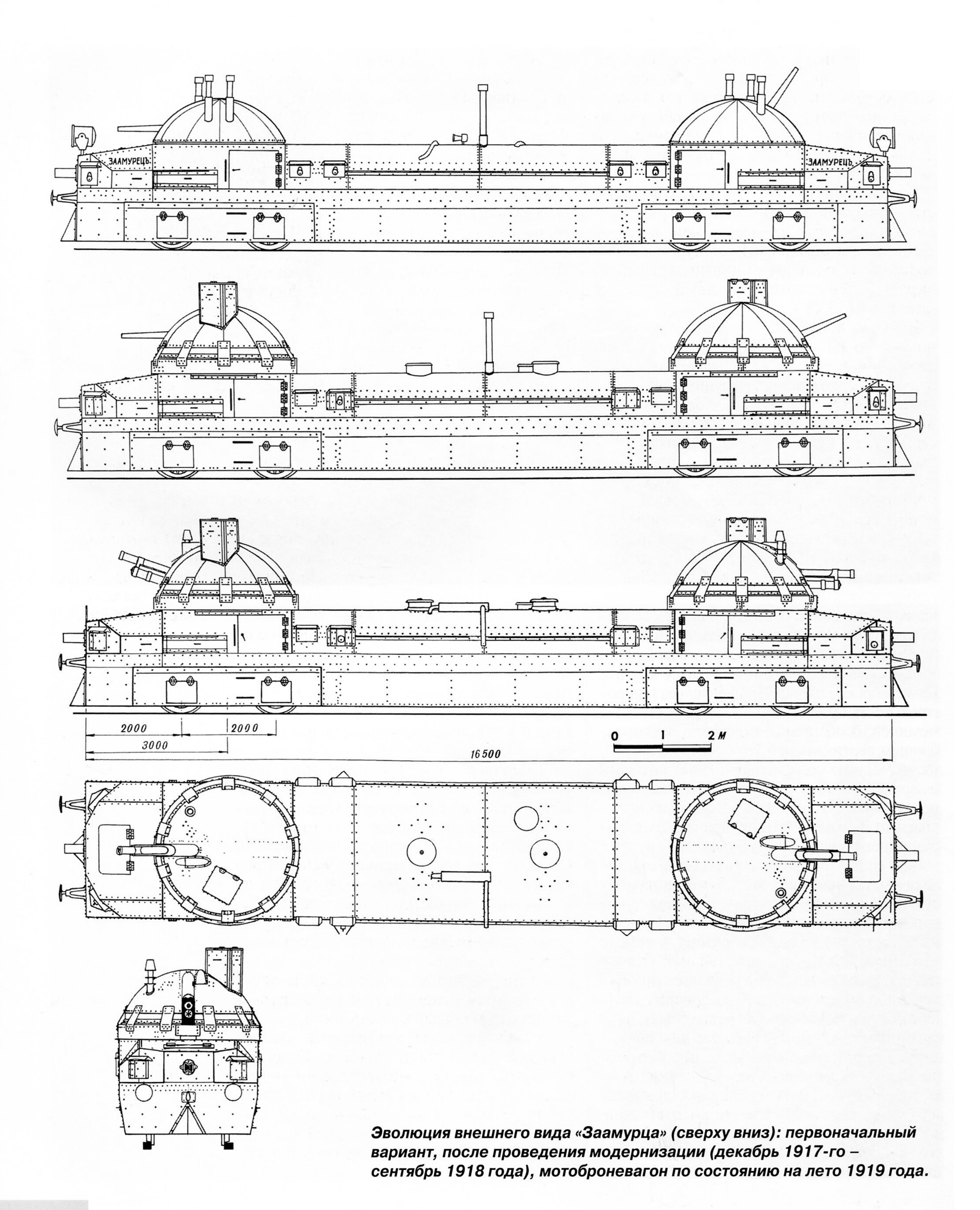
Внутренняя часть пулеметного каземата мотоброневагона «ORLIK». Осень 1918 года (ЯМ).

ла собой прямоугольную коробку, на которой сверху была установлена полусферическая, склепанная из 12 секторов орудийная башня, вращающаяся вместе с поворотным кругом. 57-мм морские пушки Норденфельда (скорострельность 60 выстрелов в минуту) устанавливались на специальном лафете, обеспечивающем вертикальный угол обстрела от -10° до +60°. Лафет крепился на поворотном круге, вращающемся на шариковой опоре. Круг, в свою очередь, соединялся с башней специальными подкосами. В нижней части башни крепились ролики, опирающиеся на круглый рельс, закрепленный на крыше орудийного каземата. Вращение всей орудийной установки, снабженной тормозом и прибором для корректировки наводки в горизонтальной плоскости, осуществлялось вручную одним человеком.

В центральном каземате размещалось 8 пулеметов с боекомплектом (по четыре с каждого края), а также силовая установка из двух бензиновых двигателей («Фиат» и «Флоренция»), мощностью 60 л.с. каждый, «установленных на общем валу, соединенных между собой реверсами и коробкой скоростей, передача энергии двум ведущим осям производится при помощи двух карданных валов и конического зубчатого зацепления». Такая конструкция обеспечивала движение и на одном двигателе, а реверс обеспечивал движение вперед и назад с одинаковыми скоростями. Мотоброневагон оснащался двумя комплектами тормозов – ручным и пневматическим «Вестингауз», воздух для которого «нагнетается особым компрессором, приводимым в действие первичным валом коробки скоростей».

Для внутренней связи «Заамурец» был оборудован телефонами и световой сигнализацией (цветные лампочки). Имелось также восемь перископов, два комплекта дальномеров системы генерала Холодовского (для стрельбы по воздушным целям) и два прожектора. Электричество для освещения и световой сигнализации вырабатывалось динамо-машиной, «приводимой в действие ременной передачей от одного из моторов». Изнутри вагон был отделан тепло, вибро и звукопоглощающей войлочной и пробковой изоляцией и имел систему отопления отработанными газами двигателей.

Следует особо подчеркнуть достоинства машины: предельно низкий силуэт, высокое качество формы броневого корпуса с углами наклона броневых плит, рассчитанных на рикошет, высокую плотность компоновки, возможность движения на одном моторе, значительную автономность. Вместе с тем комиссия генерал-майора Колобова отмечала,



Эволюция внешнего вида «Заамурца» (сверху вниз): первоначальный вариант, после проведения модернизации (декабрь 1917-го – сентябрь 1918 года), мотоброневагон по состоянию на лето 1919 года.

что мотоброневагон «отличается теснотой внутреннего пространства, хотя во всех частях мотовагона пространство это является достаточным для управления, обслуживания механизмов и вооружения, а помещения для командира на концах мотовагона вполне удобны».

Без сомнения, по техническому совершенству «Заамурец» находился в одном ряду с такими шедеврами отечественной военной техники, как самолет «Илья Муромец» Сикорского и подводный минный заградитель «Краб» Налетова; однако в нашей стране он мало кому известен.

Испытания «Заамурца», проведенные с 19 по 22 октября в районе Одессы, подтвердили, что мотовагон легко управляем, свободно преодолевает крутые подъемы, развивает скорость до 45 км/ч, без труда может двигаться на одном моторе. Пробная стрельба из орудий и пулеметов также прошла успешно. «Испытание мотовагона дало очень хорошие результаты. Механизм мощный, надежный, вполне удовлетворяет поставленным ему условиям», – доложил в Ставку подполковник Бутузов. 19 ноября 1916 года, после устранения мелких дефектов и укомплектования команды, «Заамурец» отбыл для показа в Ставку, а затем – на Юго-Западный фронт. Зимой – весной 1917 года он находился на головном железнодорожном участке 8-й армии, где использовался как зенитная батарея ввиду затишья на фронте. Летом 1917 года после ремонта двигателей «Заамурец» вошел в состав Броневого железнодорожного ударного отряда под командованием полковника Кондырина, куда, помимо него, были включены бронепоезд «Генерал Анненков», бронедрезина и два броневых автомобиля. Как уже говорилось выше, полностью сформировать отряд не удалось.

Боевое применение мотоброневагона вагона выявило и ряд недоработок, в частности, недостаточную мощность и неудовлетворительное охлаждение двигателей и тесноту орудийных башен. Поэтому в августе 1917 года «Заамурец» направили в Одессу, где ему увеличили размер башен, приклепав к полусферичской части броневые кольца высотой 400 мм. Кроме того, на башнях смонтировали броневые будки для командиров орудий, установили новые радиаторы большего размера. Для улучшения вентиляции центрального каземата в крыше прорезали три вентиляционных отверстия, закрытых броневыми колпаками. Кроме того, на «Заамурце» планировалось установить более мощные двигатели в 80–100 л.с. и электромоторы для вращения башен, однако события октября 1917 года и последовавший за этим развал страны и армии не позволили осуществить эти работы.

В декабре 1917 года находившийся на ремонте в Одесских главных мастерских мотоброневагон был включен в состав войск украинской Центральной Рады. Наблюдающим за ходом работ на нем новая власть назначила полковника В. Поплавко, однако к началу 1918 года закончить их не удалось – активная большевистская агитация среди рабочих мастерских привела к массовому саботажу.



Марка с изображением мотоброневагона «ORLIK» – такие марки (всего была серия из трех штук) выпускалась Чехословацким корпусом во время его пребывания в России (АСКМ).

В ночь на 14 января 1918 года вооруженные формирования железнодорожников приступили к установлению Советской власти в Одессе, захватив пассажирский вокзал, телеграф, телефон и станцию Одесса-Товарная. С утра 15 января последовал отпор войск Центральной Рады. В городе завязались жестокие бои. По приказу железнодорожного революционно-военного комитета бригада рабочих в спешном порядке поставила на ход мотоброневагон «Заамурец», который проходил ремонт и модернизацию в Одесских железнодорожных мастерских. Днем 15 января, укомплектованный экипажем под командованием А. Капралова, мотоброневагон своим огнем остановил наступление украинских частей Центральной Рады со стороны станции Одесса – Малая. Однако вскоре гайдамаки взорвали путь и «Заамурец» сошел с рельсов. Экипажу пришлось отбиваться с железнодорожного полотна, пока мотовагон не поставили на рельсы. 16 января бои с переменным успехом возобновились, но во второй половине дня, после того как «Заамурец» и корабли Черноморского флота начали планомерный обстрел казарм войск Центральной Рады.

В конце февраля мотоброневагон попал в руки банды анархистов, которая, разъезжая на нем по окрестным селениям, взимала «контрибуции в пользу Советской власти». Однако в начале марта 1918 года отряд моряков под командой Полупанова отбил «Заамурец» у анархистов и включил его в состав бронепоезда № 4 «Полупановцы». Вместе с последним он проделал весь свой дальнейший путь (об этом было подробно написано выше).

Уже находясь в составе чехословацкого бронепоезда «ORLIK», мотоброневагон был перевооружен. Видимо, в июле – августе 1918 года, из-за отсутствия 57-мм снарядов к орудиям Норденфельда, их заменили двумя 76,2-мм пушками образца 1902 года.

Мотоброневагон действовал в Сибири главным образом в составе бронепоезда «ORLIK». Но были и исключения: например, в октябре 1918 года под названием «ORLIK I» он некоторое время воевал самостоятельно в районе Приютово и Абдулино. Любопытная деталь: мотоброневагон был настолько популярен, что его изобразили на одной из трех почтовых марок, которые выпускались чехословаками во время пребывания их в России.

Судьба мотоброневагона достоверно прослеживается до начала 1920-х годов. Что с ним случилось далее, автору неизвестно.

Бронедрезины

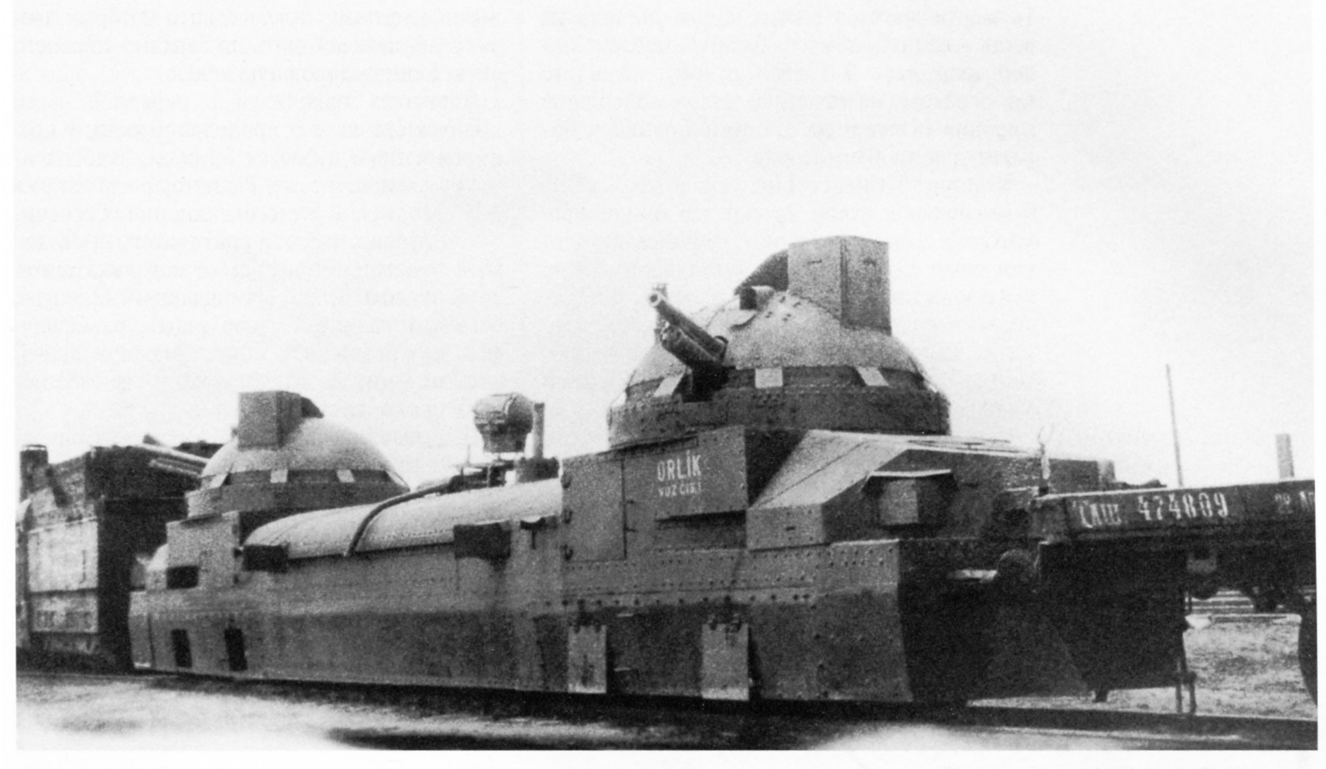
Опыт использования русских бронированных поездов в боях 1914–1915 годов выявил необходимость иметь в их составе мобильные средства для разведки и осмотра пути. Использование для этой цели обычных моторных дрезин оказалось малоэффективным из-за их уязвимости от ружейно-пулеметного огня. Решение напрашивалось само собой – защитить их броней.

В октябре 1915 года по распоряжению генерал-майора Колобова 4-й роте 2-го Заамурского железнодорожного батальона 2-й Заамурской железнодорожной бригады, до этого занятой постройкой бронепоездов типа «Хунхуз», поручалось спроектировать и изготовить три бронированных дрезины, вооруженных пулеметами. Было разработано два проекта – один представил командир 4-й роты поручик Коченгин и инженер-механик роты прапорщик Основин, а второй прапорщик, инженер-технолог 3-го железнодорожного батальона, фамилию которого установить не удалось. Первые предлагали тяжелую бронедрезину, вооруженную четырьмя пулеметами, а второй – легкую с двумя пулеметами. После рассмотрения и утверждения проектов Военно-дорожным отделом начались работы по изготовлению бронедрезин силами 4-й роты 2-го Заамурского железнодорожного батальона в Киевских главных (тяжелая) и Одесских (две легких) мастерских Юго-Западных железных дорог.

Ход работ в Киеве можно узнать из «Технического отчета о постройке моторной дре-



Мотоброневагон «ORLIK» в Китае, предположительно в Хайларе. Весна 1920 года. Видна открытая дверь для посадки экипажа. У броневагона стоит японская команда (АСКМ).



Мотоброневагон «ORLIK» в Китае. Весна 1920 года Хорошо видны установленные в башнях 76,2-мм полевые пушки образца 1902 года, а также прожектор, установленный на крыше центрального каземата (фото предоставил С. Залога).

зины 4-й ротой 2-го Заамурского железнодорожного батальона при Киевских главных мастерских Юго-Западных железных дорог», направленного командованию бригады 20 марта 1916 года:

«После одобрения Военно-дорожным отделом представленного командиром 4-й роты схематического проекта бронированной моторной дрезины, вооруженной четырьмя пулеметами Кольта в ноябре 1915 года, по распоряжению начальника бригады приступлено было к составлению детального проекта бронированной моторной дрезины при техническом отделении Киевских главных мастерских под руководством начальника их инженер-технолога Копреева и при участии технических сил мастерских и военных. По мере составления чертежей с целью экономии времени была начата 30 ноября постройка дрезины.

К этому времени была испытана стрельбой и приобретена в Николаеве на заводе Наваль 8-мм судовая сталь для брони дрезины, в Киеве найден автомобильный 4-цилиндровый двигатель системы Лаурин мощностью в 24 л.с. с реверсивной муфтой для переднего хода, а в Москве купили шарнирную цепь Брамптона и шариковые подшипники.

Команда нижних чинов 4-й роты в количестве 25 человек под руководством прапорщика инженера Основина начала работы по постройке с заготовки ходовой рамы дрезины, сделанной из швеллера размером 220 x 80 мм. В то же время был дан заказ Киевскому машиностроительному заводу отлить четыре стальных колеса диаметром 775 мм. 12 декабря была отлита первая пара колес, но они были забракованы. Всего из 16 колес, отлитых заводом, оказалось только 4 сносных, но начальник мастерских заявил, что такие типы колес непригодны, так как не обеспечивают безопасность движения.

8 января 1916 года был дан заказ машиностроительному заводу Гретер и Криванек на изготовление четырех стальных колес, двух стояков для крепления тягового прибора и четырех стопоров для монтажа пулеметов в башнях.

22 декабря 1915 года начали размечать и заготавливать броню для четырех пулеметных и одной наблюдательной башен, а затем их вальцовку и склепку. Эти работы завершили 10 января 1916 года...

2 марта дрезина была опущена на колеса и 3-го началась установка тормозов, что закончилось 9 марта. Только после этого можно было установить мотор, который установили 14 марта и постройка дрезины завершилась. Снаружи ее окрасили в защитный цвет, внутри – светлой лаковой краской.

14 марта дрезина своим ходом въехала на весы – ее полная масса без пулеметов и людей оказалась 9 т (560 пудов). 15 марта по особому назначению была совершена пробная поездка до станции Боярка и обратно для пробы мотора».

Корпус бронедрезины склепывался из 8-мм судовой стали на каркасе из уголков, которые в свою очередь крепились к ходовой раме, собранной из швеллеров. Боковая броня состояла из двух плоских и четырех изогнутых листов, образующих нос дрезины. Для посадки экипажа служили четыре двери – две в бортах и по одной в передней и задней части.

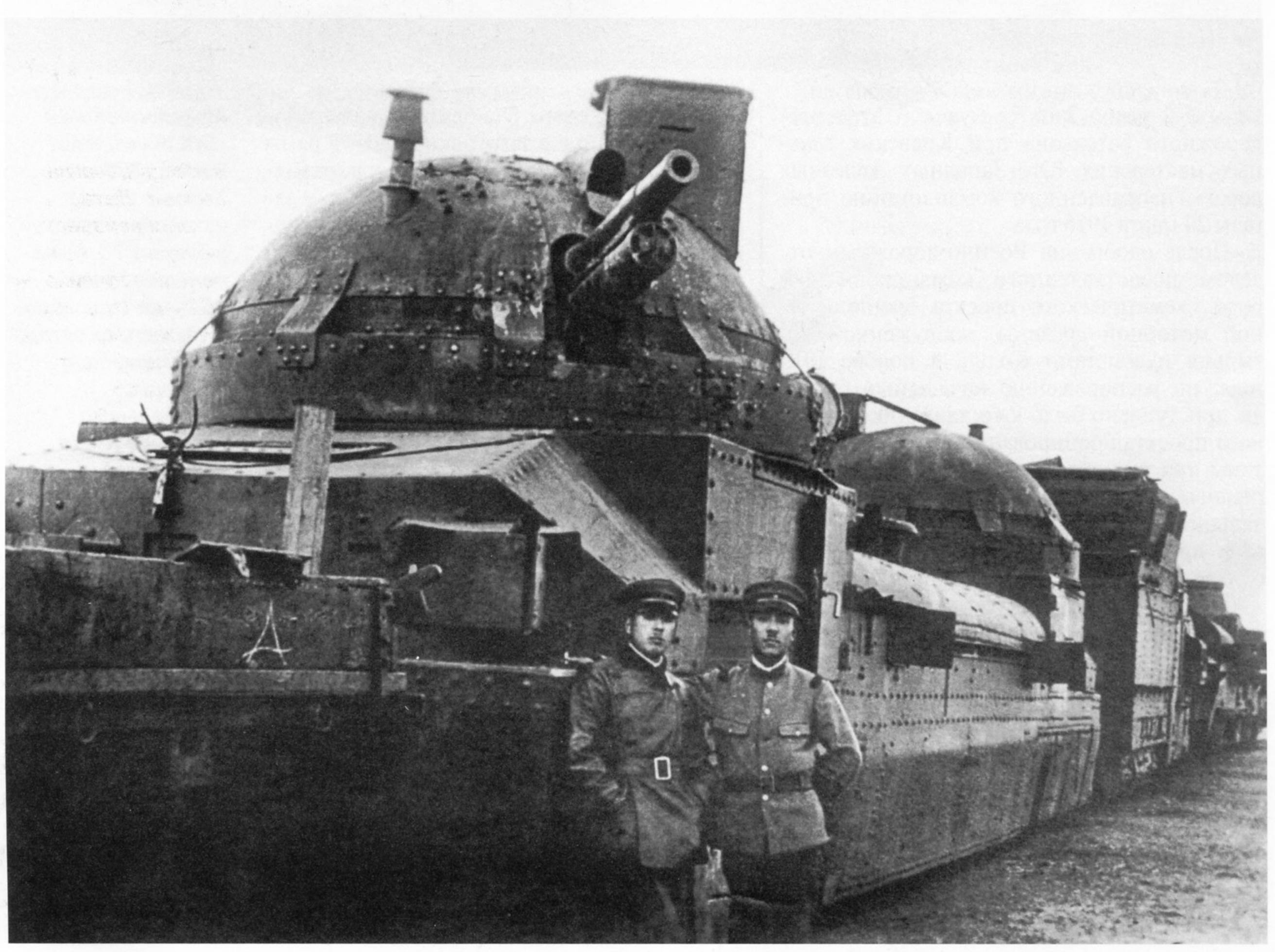
К ходовой раме болтами крепились четыре буксовые лапы. Сами буксы были отлиты из чугуна, а в каждую из них вставлялось по два шариковых подшипника, что обеспечивало дрезине очень мягкий ход. Колеса после долгих и неудачных опытов с литьем сделали клепанные из бандажа паровозного бегунка, обсаженного с диаметра 820 до 775 мм. Колеса снабжались специальными распорными муфтами, путем сдвига которых дрезина могла переходить на Западно-Европейскую железнодорожную колею.

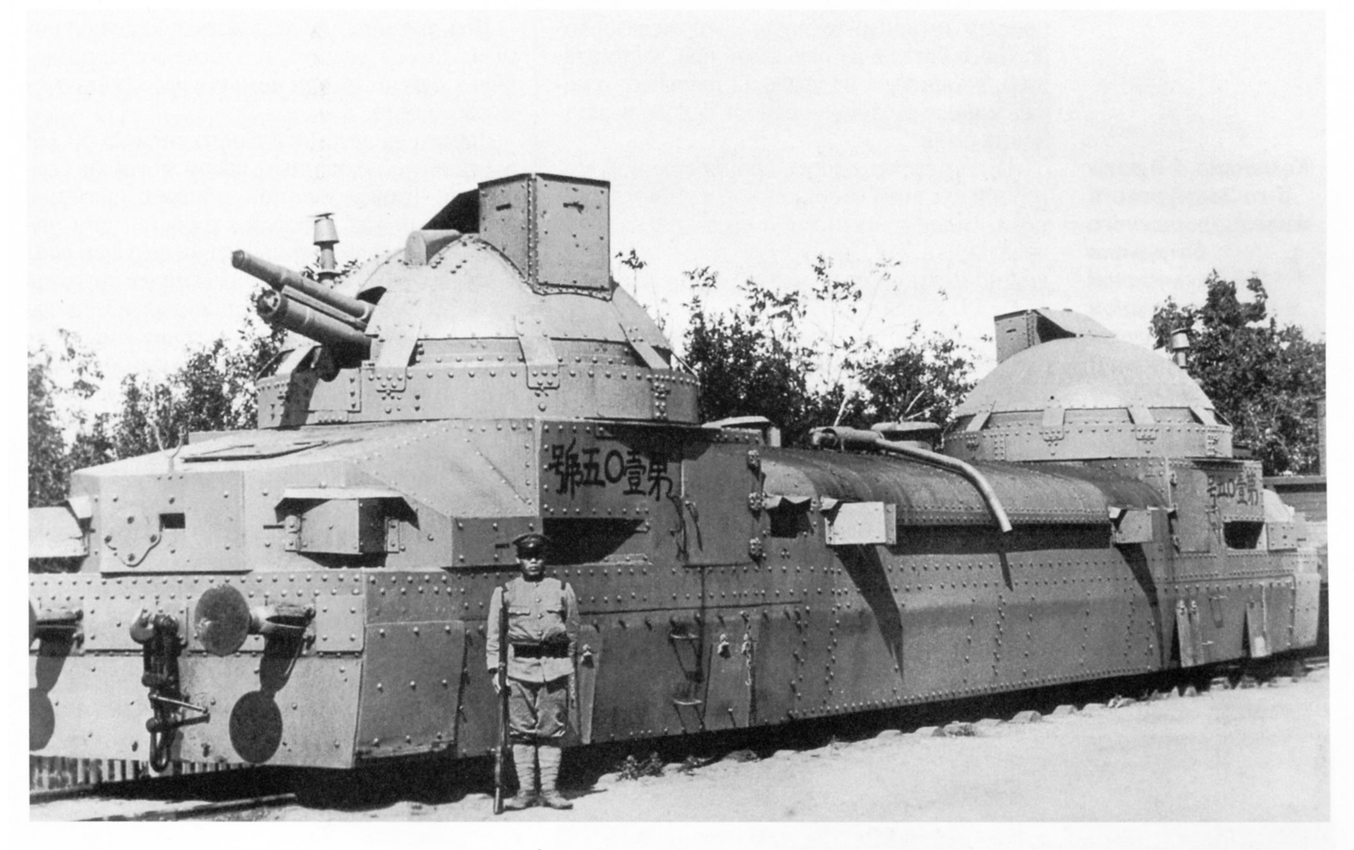
Двигатель находился в передней части корпуса (вдоль его продольной оси) и крепился к двум дубовым брусьям, закрепленным на ходовой раме. Радиатор располагался под двигателем, а его охлаждение обеспечивал четырехлопастной вентилятор, приводимый во вращение ремнем от маховика двигателя. Запас бензина, составлявший «2,3 пуда, чего хватало на 5 часов езды», размещался в двух бензобаках – на передней и задней станках корпуса. В карбюратор горючее подавалось самотеком.

На этих же деревянных брусьях монтировалась коробка перемены передач с реверсной муфтой, имевшая четыре передачи вперед и столько же назад. При этом дрезина могла двигаться передним ходом со скоростью 10–40 км/ч и 8–30 км/ч задним.

Карданный вал, идущий от коробки перемены передач, «при помощи конических зубчаток передавал вращение поперечному валу,

Мотоброневагон «ORLIK» в Китае. Весна 1920 года. Хорошо видна установленная в башне 76,2-мм полевая пушка образца 1902 года (АСКМ).





на котором по концам насажены две зубчатки, передающие движение при помощи двух шарнирных цепей Брамптона с шагом 35 мм ведущей оси».

Кроме того, в случае выхода из строя двигателя или коробки перемены передач, можно было использовать ручной привод. Он представлял собой установленный на специальной станине ворот со складными рукоятками с цепным приводом на зубчатое колесо ведущей оси. Вращение ворота, имевшего две передачи – на 2 и 7 верст в час соответственно – требовало усилий четырех человек.

Управление на ходу вел начальник дрезины, находившийся в центре корпуса и имевший в своем распоряжении рычаги тормоза и реверса. Наблюдать за местностью он мог из специальной башенки со смотровыми щелями. Обслуживанием двигателя и коробки перемены передач занимался шофер со своим помощником. По команде начальника они переключали скорости, а также имели «в своем распоряжении самостоятельные рычаги тормоза и реверса, включение и выключения магнето и регулятор впуска смеси в карбюратор». Шофер и его помощник находились на правой стороне корпуса на специальных сиденьях.

Бронедрезина вооружалась четырьмя пулеметами Кольта, установленными в четырех конических башнях, вращающихся на роликах. Пулеметы на специальных станках, обеспечивавших угол возвышения до 60 градусов «для стрельбы по аэропланам». Рядом с амбразурой для пулемета имелась дверка для смены ствола, а для защиты от дождя башни накрывались специальными брезентовыми чехлами. Коробки с патронами хранились в ящиках, размещенных вдоль бортов.

Для транспортировки дрезины в составе эшелонов она оснащалась «особым тяговым прибором, укрепленном на стальном стояке, склепанным с рамой». Снаружи на передних и задних листах корпуса располагались четыре метальника – специальных приспособления для сбрасывания находящихся на рельсах посторонних предметов. Внутреннее освещение дрезины состояло из двух фонарей «шахтного типа», а внешнее – из трех керосиновых фонарей «буферного типа», установленных на кронштейнах. Экипаж бронедрезины состоял из семи человек – начальника, шофера с помощником и четырех пулеметчиков.

Изготовление бронедрезин в Одессе закончилось 14 апреля 1916 года, после чего автор

Мотоброневагон в Китае. Дата съемки неизвестна, вероятно, первая половина 1920-х годов (АСКМ).

проекта инженер-технолог 3-го железнодорожного батальона (его фамилию, к сожалению, установить не удалось) направил генерал-майору Колобову рапорт о ходе выполнения работ:

«Представляю проект бронированной моторной дрезины вооруженной двумя пулеметами, составленный мной по распоряжению начальника 2-й Заамурской железнодорожной бригады генерал-майора Колобова в октябре 1915 года.

По окончании и утверждении проекта согласно распоряжения генерала Колобова 4-я рота 1-го Заамурского железнодорожного батальона приступила к постройке дрезины. В настоящее время закончены 2 дрезины, отправленные на театр военных действий.

Бронированная моторная дрезина имеет длину 3500 мм, однако при пробных поездках выяснилось, что внутри нее помещение несколько тесно и комиссия, испытывавшая дрезину высказала пожелание об увеличении длины до 4000 мм. Ширина дрезины 2200 мм, высота от пола до верха пулеметных башен около 1400 мм.

Пол дрезины, непосредственно соединенный с шасси, расположен ниже осей и подвешен к буксам их при помощи рессор на дюймовых болтах.

Двигатель автомобильного типа 25-30 НР соединен с первичным валом коробки скоростей, расположенной поперек дрезины, вторичный вал коробки скоростей при помощи цепи передает движение ведущей оси.

Пулеметные башни, имеющие круговое вращение, расположены диагонально на потолке корпуса. Это расположение имеет целью обеспечить одновременную стрельбу обеим пулеметам вдоль пути на прямом участке.

Форма корпуса в виде объемлющего колпака с наклонными стенками вызвана во-первых стремлением подвергнуть действию пуль наклонные поверхности и во-вторых к уменьшению сопротивлению ветру при движении...

Коробка скоростей дрезины предусматривает две скорости для переднего и две для заднего хода. Опытные поездки показали вполне удовлетворительное действие коробки скоростей...

Командир 4-й роты 3-го Заамурского железнодорожного батальона 2-й Заамурской железнодорожной бригады подпоручик А. Белов (справа) и командир 5-й роты той же части подпоручик Н. Пестовский на моторной дрезине объезжают участок Ровно – Стоход. Юго-Западный фронт, станция Рожище, апрель 1917 года (АСКМ).



Пулеметные башни имеют круговое вращение и пулеметы установлены на специальных станках довольно простого устройства. На боковой стене установлен пятник для укрепления пулемета при стрельбе по аэропланам. К пулеметным станкам подвешены специальные стремена для ленточных ящиков, причем размер стремян позволяет установку как русских, так и австрийских ящиков. Применение этих стремян устранило необходимость второго номера расчета...

Для перемены ширины колеи применены расцепые муфты, допускающие передвижение колес как симметричное, так и одностороннее. При перемене колеи дрезина поднимается четырьмя домкратами, постоянно укрепленными в ее полу...

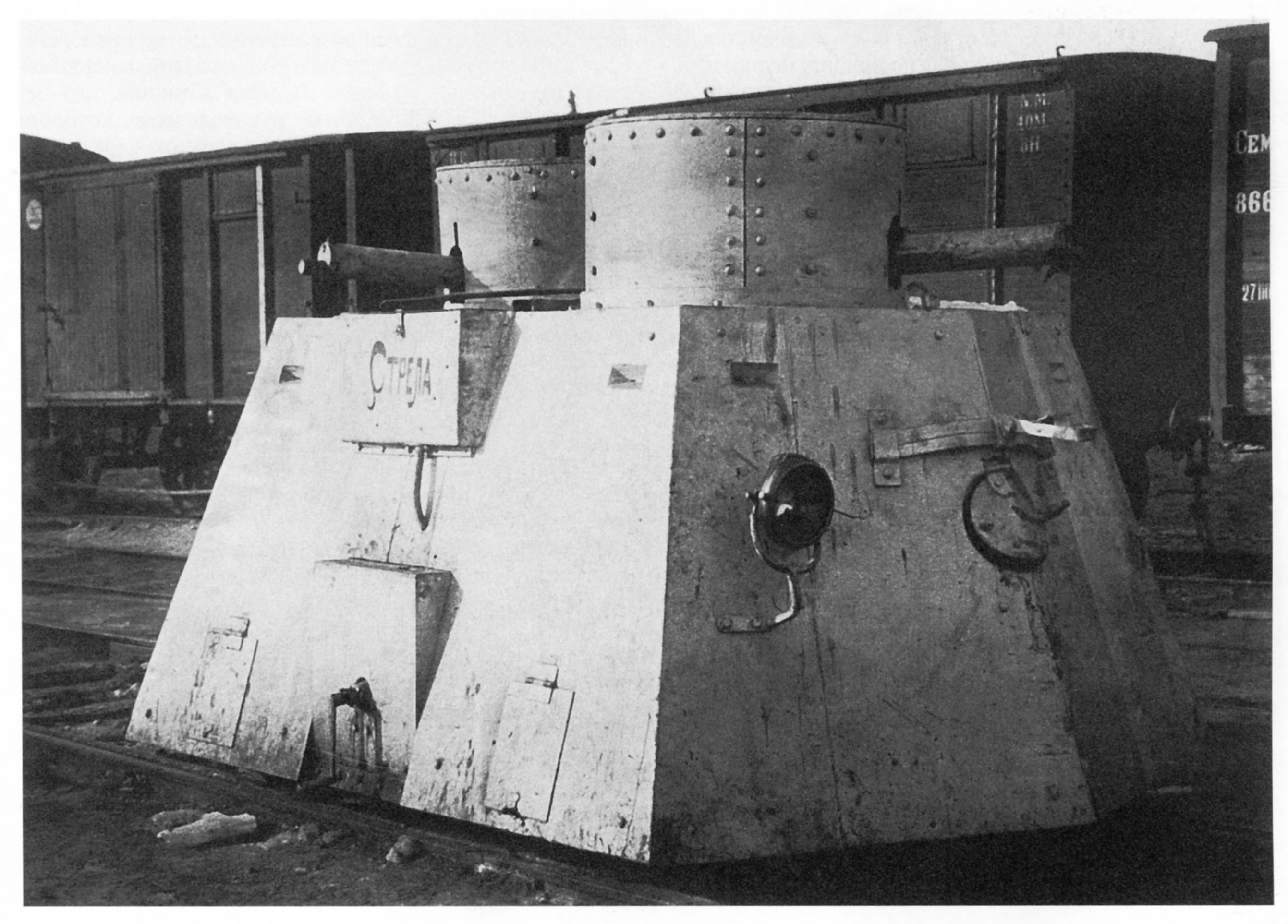
Колеса дрезины спроектированы клепанными из обода и диска, скрепленных заклепками. Изготовление их оказалось довольно трудным, и для второй дрезины применены трамвайные колеса, любезно уступленные Анонимным Обществом Одесских трамваев.

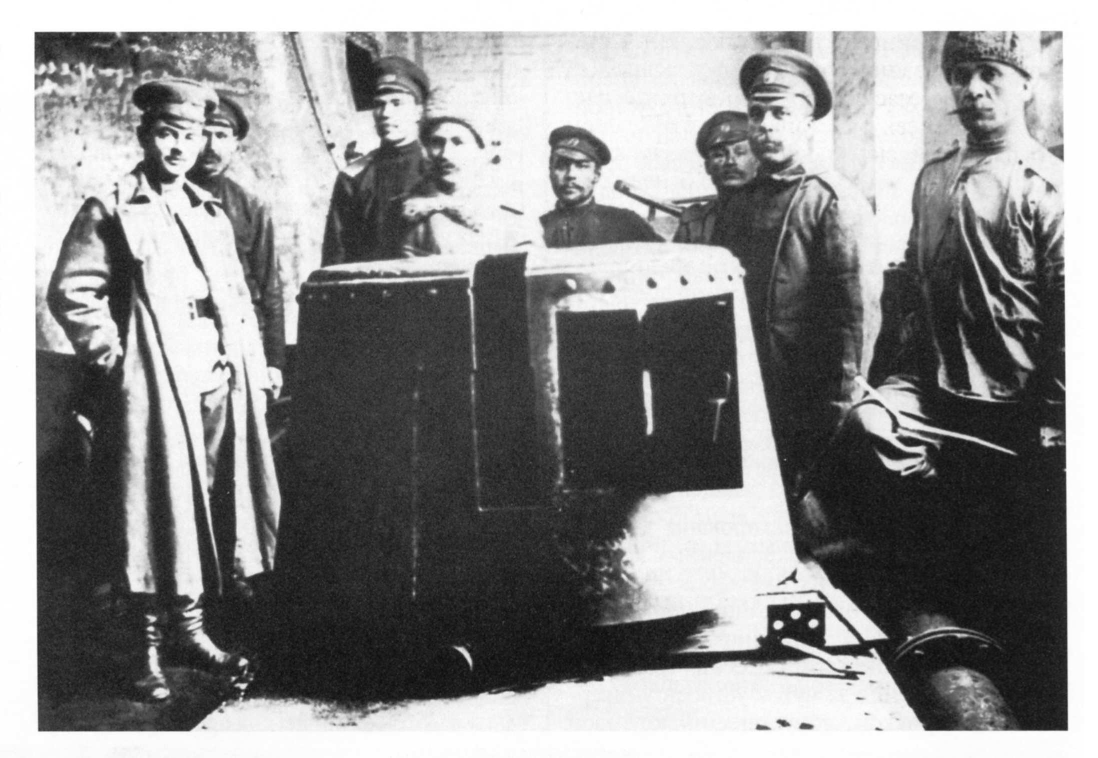
Для наблюдения за путем устроен универсальный перископ, допускающий круговой обзор местности при неподвижном положении наблюдателя».

Опыт постройки первых трех образцов оказался положительным, и весной 1916 года Главное управление военных сообщений Русской Армии приняло решение о заказе 15–20 бронедрезин, но уже на крупных промышленных предприятиях. При этом в качестве образца приняли проект бронедрезины Путиловского завода, имевший свою предысторию.

Еще в октябре 1915 года 12-й железнодорожный батальон получил разрешение на строительство бронепоезда «путем приспособления к бронировке существующих типов товарных вагонов и платформ». Однако в ходе предварительного проектирования командование и технический персонал батальона пришли к выводу, что «значительный вес поезда ставит его во всецелую зависимость от состояния рельсового пути в тылу поезда, и в то же время бронепоезд представляет собою удобную цель для неприятельского орудийного огня». Выход, по их мнению, был в изготовлении легких бронедрезин с пу-

Одна из бронедрезин одесской постройки на фронте под Царицыным. Лето 1918 года. Внизу видна рукоять для ручного запуска двигателя, над ней название дрезины – «Стрела» (ЦМВС).





Коническая пулеметная башня бронедрезины в Киевских главных мастерских. Декабрь 1915 года. Справа от пулеметной амбразуры виден прямоугольный лючок для замены ствола (ВИМАИВВС).

леметным вооружением, о чем командир батальона полковник Фурин и сообщал начальнику военно-дорожного отдела Управления военных сообщений в своем письме от 5 ноября 1915 года:

«Указанные выше недостатки бронепоезда, необходимо связанные с самой сущностью его, не могут быть устранены и были побудительной причиной к созданию нового типа легкой и подвижной механической единицы – моторной бронированной пулеметной дрезины типа 12-го железнодорожного батальона, проект таковой дрезины вместе с пояснительной запиской и проектом инструкции при сем представляется...

В случае если представленный и рассмотренный проект моторной дрезины признается целесообразным, ходатайствую:

1. Разрешить вместо постройки бронепоезда построить две броневых дрезины для вверенного мне батальона;

2. Разрешить мне выдать обществу Путиловских заводов в Петрограде заказ на постройку двух таких дрезин, так как упомянутые заводы являются наиболее приспособленными к такого рода работам, ибо заводы ведут и вели постройку броневых автомобилей;

3. Отпустить потребный на сей счет кредит, считая стоимость одной броневой дрезины 11000 рублей, а двух – 22000 рублей;

4. Разрешить командировать на Путиловские заводы для наблюдения и руководства за работами по постройке дрезин прапорщика 12-го железнодорожного батальона инженера-технолога Дмитрия Сонкина, под непосредственным руководством которого была спроектирована означенная дрезина».

После обсуждения проект бронедрезины получил одобрение, и в декабре 1915 года прапорщик Д. Сонкин был откомандирован на Путиловский завод в Петрограде для помощи в разработке чертежей. Проект был готов в феврале 1916 года и направлен на утверждение начальнику Управления военных сообщений штаба Верховного главнокомандующего генералу Тихменеву. 10 марта последний сообщал начальнику железнодорожного отделения технического отдела главного военно-технического управления:

«Препровождая в ГВТУ чертежи Путиловского завода № 69805 бронировки моторной дрезины, вооруженной двумя пулеметами с регуляторным приводом управления, прошу о заказе 15 дрезин для нужд головных отрядов Европейских фронтов.

Дрезина оборудована двумя пулеметами во вращающихся башнях, броня из хромоникилиевой стали толщиной 8 мм не пробиваемой ружейной пулей при выстреле в упор – менее 50 шагов. Скорость дрезины – 35 верст в час – одинакова в обе стороны. Используется сигнализация – ночью световая, днем дисковая – семафорами. Вес всей дрезины вместе с командой в 6 человек – 185–210 пудов».

Одновременно в ГВТУ поступили чертежи бронедрезин, построенных в Киевских и Одесских мастерских. В результате рассмотрения всех трех вариантов ГВТУ остановило свой выбор на проекте Путиловского завода, который оказался более удачным.

10 марта 1916 года ГВТУ принимает решение о постройке 20 бронедрезин Путиловского завода, но оказалось, что нет предприятия, готового выполнить этот заказ. Разработчик проекта (Путиловский завод) отказывался от заключения договора, мотивируя это загруженностью другими заказами и отсутствием свободных производственных помещений. Аналогичная ситуация оказалась и на других крупных заводах Петрограда – Ижорском, Обуховском и некоторых других. В результате, изготовление 20 бронедрезин зашло в тупик и застопорилось. Не помогли и предложения небольших частных фирм. Например, 28 сентября 1916 года было получено письмо от технической конторы М.А. Шоломсона в Петрограде:

«Его высокоблагородию начальнику железнодорожного отделения ГВТУ военному инженеру полковнику Веселову.

Желая принять заказ на постройку бронированных пулеметных дрезин типа 12-го железнодорожного батальона подпоручика Сонкина я имею честь просить вашего распоряжения о выдаче мне копии журнала Технического комитета ГВТУ по вопросу о постройке упомянутой дрезины, а также копии выписки журнала № 21, касающегося вопроса о постройке дрезины.

Стоимость одной бронедрезины, сроки поставки и чертежи мною будут представлены дополнительно».

Но в ходе дальнейшего обсуждения выяснилось, что техническая контора Шоломсона не обладает необходимым оборудованием для изготовления данного заказа. Тем не менее, вопрос о строительстве 20 бронедрезин поднимался на заседаниях ГВТУ еще несколько раз, но после февральской революции 1917 года к нему больше не возвращались.

Судьба же трех построенных 2-й Заамурской железнодорожной бригадой дрезин



Сборка корпуса бронедрезины в Киевских главных мастерских. Декабрь 1915 года. Хорошо видна форма корпуса, размеры которого можно сопоставить со стоящими рядом людьми (ВИМАИВВС).

сложилась по-разному. Наиболее короткая служба оказалась у бронедрезины, построенной в Киеве. Первые же ее боевые выезды показали, что 24-сильный двигатель слаб для 9-тонной машины – он часто перегревался, не тянул на подъемах пути. Поэтому в декабре 1916 года дрезину направили в Савелово, где размещался 2-й коренной парк полевых железных дорог, где на нее должны были установить более мощный двигатель. Правда, из-за отсутствия последнего бронедрезина простояла в Савелово почти полгода, и дело сдвинулось с мертвой точки лишь летом 1917 года.

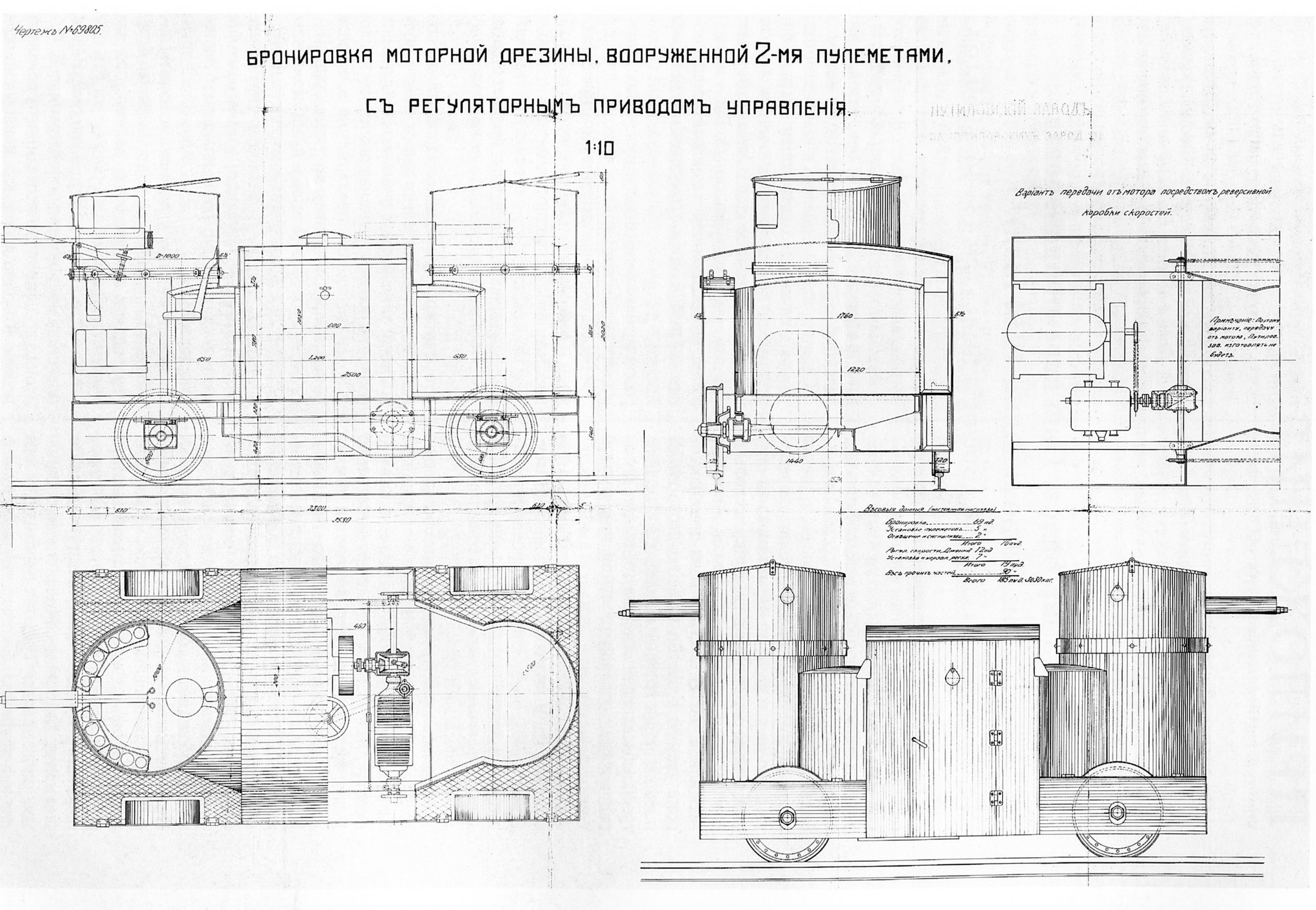
Так, 21 июня начальник отдела УПВОСО на Театре военных действий подполковник Есаулов приказал установить на бронедрезину 100-сильный двигатель с бронемашины Бенц, который поступил в Савелово для переделки на железнодорожный ход (Бенц забронировали на Ижорском заводе в 1915 году, но в ходе боевых действий его шасси оказалось слабым, так как это был легковой автомобиль). 25 сентября начальник мастерских 2-го коренного парка направил в ГВТУ доклад о ходе работ, где среди прочего было следующее: «В настоящее время мотор с автомобиля Бенц снят, и вместе с дрезиной отправлен в город Рыбинск на завод «Русский Рено». Броня и шасси находятся в парке».

Дальнейшую судьбу бронедрезины установить не удалось, но есть большая вероятность того, что двигатель на нее так и не поставили, а впоследствии разобрали.

Судьба бронедрезин одесской постройки оказалась длиннее. Обе они использовались для работы на головных участках батальонов 2-й Заамурской железнодорожной бригады вплоть до лета 1917 года. В ходе начавшейся Гражданской войны одна из них попала в руки красных и действовала под Царицыным до лета 1919 года. Ее дальнейший боевой путь и судьба второй дрезины автору неизвестны.



Общий вид бронедрезины, изготовленной в Киевских главных мастерских Юго-Западных железных дорог. Март 1916 года. На борту нанесена эмблема железнодорожных частей Русской армии, а также надпись «2-й Заам. жел. дор. батальонъ № 1» (ВИМАИВВС).



Копия подлинного чертежа бронедрезины Путиловского завода, разработанной в феврале 1916 года на основе проекта прапорщика Д. Сонкина (АСКМ).

ПРИЛОЖЕНИЕ

От автора. *В качестве приложения приводятся воспоминания В. Белова о боевых действиях бронепоезда 9-го железнодорожного батальона в начале Первой мировой войны. Следует сказать, что документального подтверждения награждения В. Белова орденом Св. Георгия 4-й степени, о котором тот упоминает в приводимом ниже отрывке, найти не удалось. Автор благодарит Андрея Кручинина за помощь в подготовке данной публикации.*

Владимир Белов. Наш первый бронепоезд (из воспоминаний 1914 года).

Печатается по изданию: «Военная быль», № 43–44, 1960 год.

Я возвращался, после ранения, в полк и, опираясь на палочку, вошел в зал Тарнопольского вокзала. Поезд к фронту уходил не скоро, да и вообще торопиться мне, собственно, было нечего. Лишний день я всегда мог пробыть в городе. Деньги имелись, и я уселся в зале за столик. Наблюдая публику, я заметил, что недалеко от меня, за большим столом сидела компания офицеров: несколько солидных по годам прапорщиков инженерных войск, почти у каждого на правой стороне ученый знак. Во главе их стола сидел подполковник тоже инженерных войск. Они громко беседовали о каком-то поезде, который хоть уже совершенно готов, но... дальше я не расслышал.

Подполковник часто поглядывал в мою сторону, затем поднялся и подошел ко мне. Я вытянулся, он ласково поздоровался и сказал, что хочет поговорить со мной о серьезном деле, которое, как он полагает, должно меня весьма заинтересовать.

– Видите ли, поручик, здесь обслуживает фронтовую линию Н-й железнодорожный батальон. Те офицеры, с которыми я сижу – прапорщики запаса, крупные инженеры. Я сам военный инженер, помощник командира этого железнодорожного батальона. Ну-с, дело в том, что по инициативе командира батальона мы построили бронированный поезд. Он будет действовать на нашем фронте, и предназначен для боевых действий, в помощь войскам при ведении операций по железнодорожным сообщениям. Назначить командиром бронированного поезда одного из наших офицеров, мы, конечно, могли бы, но это не входит в наши интересы, так как большинство наших офицеров инженеры, прапорщики запаса, люди чисто штатские. Кадровых офицеров у нас слишком мало, человек 7–8, они необходимы нам как специалисты для эксплуатации нашей огромной железнодорожной сети и других инженерных работ.

Короче говоря, бронированный то поезд, вполне оборудованный для боя, готов, а начальника мы подобрать пока что не можем.

Сегодня, присматриваясь к вам, я заметил, что вы с палочкой ходите, стало быть, были ранены и, видимо, возвращаетесь в полк не долечившись, да еще в пехотный полк. Значит – юноша вы отважный. Вы – подпоручик, значит, офицер, кадровый, да еще обстрелянный, и вид ваш внушает мне доверие. Хотите прикомандироваться к железнодорожному батальону и вступить в командование броневым поездом?

Я был прямо ошеломлен таким предложением и отвечал, что, мол, как же это возможно? Ведь я только подпоручик.

– Не важно это, – отвечал подполковник, – молодость еще лучше. Больше отваги.

– Но я же должен ехать сегодня, не позднее завтра в полк.

– Что ж, и поезжайте. И, если вы согласны, мы немедленно дадим телеграмму в Ставку, и не успеете доехать, как будет сообщено в полк о вашем назначении.

Более блестящего предложения я и вовсе не мог видеть, и потому, конечно, согласился но, откровенно говоря, в душе не особенно верил. Уж больно мне показалось фантастическим, что меня, подпоручика, никому не известного, собственно, ничем не отличавшегося, и, вдруг, сразу назначают на такую должность.

– Смотрите, при удаче, еще и Георгия заработаете, – улыбнулся подполковник. А теперь идемте за наш стол, познакомлю вас с моими офицерами.

Мы подошли к столу, и подполковник представил меня своим офицерами, как будущего командира ими созданного броневого поезда. Компания приняла меня очень сер-

дечно. Офицеры железнодорожники – люди свои и отказа в живительной влаге для них не было. Появился коньяк, закуски и т.д., и беседа пошла веселее. Офицеры оказались, вернувшимися по окончании различных служебных командировок и работ, и имели право на небольшой отдых.

Подполковник скоро попрощался со мной, сказав, что сегодня мне ехать уже не стоит, а что он сейчас переговорит с командиром. Ночевать буду у них, а завтра с первым поездом могу и выехать. Ну, а сейчас могу немножко и поразвлечься после позиции и госпиталя...

Ночевал я у моих коллег. Утром меня разбудил мой денщик Миша, сказав, что меня вызывают в штаб батальона. Я быстро оделся, привел себя в должный вид и с вестовым отправился в штаб. Там я застал моего покровителя подполковника. Он представил меня командиру батальона, пожилому полковнику, представительному с большой бородой.

Командир расспросил меня какого я училища, когда произведен, в каком бою ранен, почему не долечившись возвращаюсь в полк. Ответы мои, видимо, его удовлетворили.

– Сегодня посылаем телеграмму в Ставку с просьбой о вашем прикомандировании к железнодорожному батальону и о назначении командиром бронированного поезда. А сейчас можете ехать в полк. Задерживать вас не могу. Извещение получите, полагаю, сразу же по прибытии в часть...

В полк я прибыл на другой день вечером. Бои в это время шли под Львовом, и наш полк находился в резерве. Предполагая утром явиться к начальству, я примостился у костра, где сидели несколько наших офицеров, приветливо встретившие меня. Пошли разговоры о положении на фронте, о нашем, действительно удачном и на редкость быстром наступлении, о переменах в полку, кто убит, кто ранен...

Потери у нас все же были большие, потому и полк был отведен в ближайший резерв.

Проснулся утром. Солнышко уже пригревало. Напился чаю, закусил и отправился в штаб полка. Вхожу в палатку. Навстречу адъютант, милейший капитан К. Увидел меня – поздоровались.

– А знаете, сейчас получена телеграмма о назначении вас командиром бронированного поезда. Ехать должны немедленно. Что же, это протекция какая-нибудь особенная? Прямо удивительно!

– Теперь пройдите к командиру, – он указал мне на закрытое полотнищем другое отделение палатки.

Я вошел к генералу совершенно спокойно, почувствовав себя уже командиром бронепоезда. Не шутка! Отрапортовал как полагается.

– Вы уже знаете от адъютанта о вашем назначении командиром бронепоезда?

– Так точно, Ваше превосходительство! Адъютант мне сообщил об этом.

– Ну что же, дай Бог вам удачи. Получите нужное предписание и сегодня же выезжайте.

– Слушаюсь!

В этот же день я выехал в Тарнополь, где находился штаб железнодорожного батальона и мой бронепоезд. Явившись к командиру и познакомившись с офицерами, постоянно находившимися при штабе, я сразу попросил показать мой бронепоезд.

Он уже стоял на путях, и я с удовольствием разглядывал это железное детище, ведь это был первый броневой поезд на галицийском фронте. Прежде всего, он был очень маленький, то есть вагоны гораздо ниже обыкновенных вагонов. Построен он был из обыкновенного котельного железа, то есть пулей не пробивался, но даже трехдюймовка, конечно, могла пробить его свободно даже и не бронебойным снарядом. Впереди находилась артиллерийская площадка с трехдюймовой пушкой, далее следовал первый пулеметный вагон с шестью пулеметами системы Максима, за первым вагоном был паровоз, а за паровозом второй пулеметный вагон также с шестью пулеметами.

Встретила меня пулеметная команда поезда, сформированная из солдат железнодорожного батальона не по назначению, а из добровольцев. Среди них было много вольноопределяющихся. Была и ремонтная команда, человек 5–6 на случай, если снаряд разобьет железнодорожное полотно во время боевых действий, с расчетом, что и пулеметчики будут им помогать.

Команда мне очень понравилась – все молодые, много интеллигентных лиц. Я поздоровался с ними. Лихо ответили. Обошел команду. Молодцами, провожают глазами. Собрал команду около себя, стали разговаривать. Это, конечно, не наши пехотные солдаты, наивные ребятки, а достаточно развитая публика, все грамотные, окончившие железнодорожные школы, ремесленные училища. Про вольноопределяющихся, конечно, и говорить нечего.

Через несколько дней прибыли артиллеристы к орудию с начальником артиллерии поезда – довольно громкое название при одном орудии. Этот начальник представился

мне как начальнику бронепоезда, и, к моему смущению, оказался старше меня на два чина, то есть штабс-капитан, и много старше по годам. Ему было 27 лет. Впрочем, это нисколько не портило наших отношений, да мы с ним быстро сошлись в дальнейшем. Он оказался добрейшей души человек, склонный к мистицизму, храбрый, доблестный офицер.

Через несколько дней мы с Иваном Степановичем (имя и отчество артиллерийского офицера) двинулись на фронт под Станиславов, и мой бронепоезд поступил в непосредственное распоряжение командира XXX корпуса генерал-лейтенанта Вебеля и его начальника штаба генерала Маньковского, от которого я и получал соответствующие приказания.

Предполагалось наступление на Станислав. Наша передовая линия от линии противника отделялась рекой, через которую проходил железнодорожный мост. Непосредственно примыкал к железнодорожному полотну Венгровский полк, с которым я тоже держал связь.

Базу бронепоезда я наметил на полустанке, приблизительно на линии обозов Венгровского полка. Отсюда до передней линии я проезжал за несколько минут. Маленький мой бронепоезд был укрыт естественными возвышенностями – железная дорога пролегала в лощине. По телефону мне передавали из штаба корпуса: бронепоезд на позицию. Иногда указывали, что именно желательно было обстрелять, а чаще давали нам самим инициативу. Иван Степанович вскакивал на орудийную площадку к своим артиллеристам – самое опасное место, так как площадка была бронирована с боков и спереди, а сверху была полуоткрыта. Я заходил в первый пулеметный вагон, садился на свое место, а место у меня было такое: в крыше вагона была небольшая вышка наподобие широкой трубы, сверху и с бока забронированная, с большим открытым не забронированным круглым окном, откуда я свободно наблюдал местность впереди и по бокам. Сидел я, как в седле, на железном приспособлении. По бокам у меня было два рупора: в мой и во второй пулеметный вагоны, а впереди на планке сигнальные кнопки на паровоз. Этими кнопками я руководил движением паровоза, указывая: «полный ход вперед», «медленный», «полный назад» и т.д.

Команда открывала пулеметные люки, и мы мчались по направлению к мосту. Открывали огонь куда надо, сразу же навлекая на себя бешенный огонь артиллерии противника и, кончив свое дело, полным ходом уходили обратно.

Иван Степанович вел меткий огонь. Первоклассный артиллерист, храбрый, решительный, команда подобралась хоть куда, и все сходило счастливо...

Особенных потерь мы противнику не наносили, но переполоха им делали много. Вероятно, штабу это и надо было, чтобы не давать покоя неприятелю. Тут же их батареи, как собаки, набрасываются на бронепоезд. Пехота наша вся попрячется, а Иван Степанович стоит, точно ничего и нет, я же в окно наблюдаю, а как только разрывы ложатся близко, нажимаю кнопку – сигнал на паровоз «полный назад». Задымит наш паровоз, и летим мы обратно на свою базу, а как попадем в мертвое пространство, усмиряется и их артиллерия...

Из резерва к нам часто приходили офицеры пехотных частей, закладывали пульку, а иногда и легкий шмен-де-фер. Посещали поезд и высшие чины. Всех интересовал первый бронепоезд, да и боевую нашу работу наблюдали все и хвалили моего боевого Ивана Степановича. Офицеры удивлялись, а некоторые немножко и завидовали, как это мне, всего-то подпоручику, удалось получить такое назначение.

К этому времени пришло извещение о награждении меня орденом Св. Анны 4-й степени, и я с восторгом нацепил на шашку красный темляк...

На фронте было тихо. Из тыла подходили резервы, пополнения. Готовились к наступлению на Станиславов. Наконец день наступил. По телефону меня вызвали в штаб дивизии. Начальник дивизии, генерал Байков и начальник штаба помещались в небольшой хатке. Когда я вошел в штаб адъютант доложил обо мне, меня сейчас же принял сам начальник дивизии, доблестный генерал, Георгиевский кавалер, уже в годах, с седоватыми усами. Здесь же сидел и его начальник штаба подполковник Дестрем. Он все время подшучивал над моей молодостью, но и похвалил за боевую службу с «карликом», как он называл наш бронепоезд.

– А где же наш лихой капитан? – спросил генерал.

Я ответил:

– Вы вызвали, Ваше Превосходительство, только меня.

– Нет, нет. Вызвать и его, – приказал он.

Когда явился Иван Степанович, то генерал уже серьезно, заявил, что на нас возлагается очень ответственная задача дебушировать переправу через мост на Станиславов. Насту-

пление назначалось на завтра с рассветом. Разложили карты, и начальник штаба ориентировал нас в положении на нашем участке. Пехота должна была частью пройти по мосту, когда мы с бронепоездом очистим путь для пехоты. Указал, где именно будут переправляться другие части, кого и как мы должны поддерживать огнем.

Много будет зависеть и от вашей инициативы – сказал начальник штаба, а генерал Бойко добавил:

– Все же берегите поезд, по возможности. Помните, что он у нас пока один.

– Это, уж, Ваше Превосходительство, нужно попросить артиллерию противника, – сказал Иван Степанович.

– Да, да! Здорово они злы на вас. Итак, еще до рассвета подведете поезд к мосту, а чуть рассветет, не ожидая сигнала, с Богом, дебушируйте переправу.

Вернувшись на бронепоезд, я объяснил задачу команде, Иван Степанович – артиллеристам. Осмотрели поезд, проверили все и отпустили людей спать, приказав подъем в 2 часа ночи.

Мы еще посидели с Иваном Степановичем, поговорили. Он, между прочим, дельно заметил, что зря нас это время трепали, что противник теперь великолепно знает про наш бронепоезд и мог приготовить какие-нибудь сюрпризы вроде мин на мосту, а вот, если бы нас держали скрыто, то успех был бы на 100%. Я был согласен с Иваном Степановичем, но надеялся, что, во первых противник не знает о нашем наступлении, а во-вторых – русское «авось» выручит. В общем, к рассвету, мы тихонько подъехали к самому мосту, а как чуть-чуть забрезжило и контур бронепоезда мог быть замечен часовыми противника, полным ходом помчались по мосту, даже прошли его и открыли бешеный огонь из всех 12 пулеметов и пушки вдоль окопов австрийцев, почти в упор.

В это время, пехота наша быстро пробежала по мосту и без выстрела заняла окопы противника. Между тем уже рассвело. Остальные наши войска также переправились на другой берег. Гремела наша артиллерия и артиллерия противника. Цепи двигались к городу.

Бронепоезд бил по окраине города, где располагались резервы противника. Стало уже хорошо видно, и артиллерия противника сосредоточила по бронепоезду ураганный огонь, с окраины города или пулеметы.

Задержись я еще хоть немного, бронепоезд был бы разбит. Задачу свою мы выполнили, и я дал полный ход назад. Преследуемые артиллерией, мы благополучно проскочили мост и достигли мертвого пространства, где я остановил бронепоезд. Дым прекратился, но артиллерия продолжала нас нащупывать.

Сзади граната испортила железнодорожное полотно. Ремонтная команда бросилась исправлять путь, а пока ни назад, ни вперед. Смотрю в бинокль. Видны наши цепи уже под городом. Артиллерия противника умолкает. Ну, думаю, значит, конец. Сейчас возьмут город.

Иван Степанович с площадки говорит: «Поедем вперед преследовать противника». Я дал сигнал, и проехали мост. Наши уже были в Станиславе. Артиллерия била по отступающему противнику. Стал туда же стрелять и бронепоезд.

Я продвинул поезд к самому городу. Пути были испорчены. Отсюда было ближе и виднее. Открыли огонь. На самую станцию проехать было трудно из-за нагромоздившихся там составов.

Смотрю, едет к нам какой-то офицер с ординарцем. Подъехали ближе. Ага! Начальник штаба дивизии подполковник Дестрем. Я вышел из бронепоезда, отрапортовал ему:

– Ну – говорит, – дебушировали мост великолепно. Много, много нам помогли. Сейчас штаб переходит в Станиславов. Да, вот, кстати, делать вам теперь здесь нечего. Отвезите группу пленных офицеров в тыл, пока в Тарнополь, а там дальше их направят куда надо.

– Слушаюсь, – говорю.

Я погрузил пленных офицеров в пулеметный вагон. Их было человек 12. Капитаны, молодые лейтенанты и два уже пожилых майора.

– А, что, – спрашиваю полковника, – пленных, как будто, мало?

– Пленных-то очень много, и офицеры еще есть. Ну что ж – к вам не погрузишь. Ну, до свидания. Так, возвращайтесь в Станиславов.

Командир батальона очень был доволен, благодарил меня и Ивана Степановича. «Спасибо, вы поддержали честь батальона». Я представил ему пленных офицеров. Он с ними ласково поздоровался.

– Ну, что же. Ведите их в собрание. Пленные уже не враги.

И мы веселой компанией, захватив недоумевающих пленных офицеров, пошли в наше собрание...

Противник отходил к Карпатам, задерживаясь на рубежах, но наш броневой поезд все время требовали на позицию. Базу пришлось

опять переменить в соответствии с движением вперед наших войск...

Уже через несколько дней после взятия Станиславова меня вызвали вместе с бронепоездом и моими командами – пулеметной, ремонтной и артиллерийской – в штаб батальона, который вместе со штабом корпуса перешел в Станиславов.

В 10 часов утра я уже был в Станиславове. Командир батальона приказал мне выстроить на перроне мои команды, объявив что сейчас вероятно прибудет командир XXX корпуса генерал Вебель.

Быстро выстроив команды и, осмотрев солдат, я встал на правом фланге, слева от меня стоял Иван Степанович. Вскоре на автомобиле подъехал командир корпуса, еще не старый, представительный генерал. Командир батальона встретил его рапортом. Генерал поздоровался с командами, поблагодарил за геройское дебушированье переправы, подвиг, который во многом способствовал взятию Станиславова и сохранил многим солдатам их ценные для Царя и России жизни. Затем в сопровождении адъютанта прошел вдоль строя и собственноручно роздал Георгиевские кресты всем без исключения солдатам. Минута была торжественная. Лица солдат сияли счастьем.

Командир корпуса поблагодарил командира батальона за сооруженный им броневой поезд.

– А вас, господа офицеры, – обратился он ко мне и капитану, – благодарю особенно за доблесть вашу и умелое командование в столь важном и ответственном для нас деле. Уверен, что начальник дивизии, в районе коего вы действовали, оценит по заслугам вашу лихую работу. Поздравляю вас, Георгиевские кавалеры, еще раз, – обратился он к командам...

Приехав на свою базу, я сразу же с Иваном Степановичем отправились в штаб дивизии. Принял нас сам начальник дивизии генерал Байков. Принял по-домашнему, просто, усадил нас, похвалил за блестящее выполнение боевой задачи. Затем взял небольшую книжечку, вроде полевого устава, оказавшуюся Георгиевским статутом, полистал ее, и, обратившись ко мне заявил, что представляет меня к ордену Св. Великомученика и Победоносца Георгия.

– Так вот, – продолжал генерал, – тут сомнений быть не может. Ваш подвиг как раз подходит под статут. Мне остается точно его переписать, ну, конечно, добавить от себя, что я найду нужным, а там уж как решит Георгиевская Дума в Петрограде. Думаю, что причин для отказа никаких нет.

– Вас же, капитан, – сказал он Ивану Степановичу, – представляю к Георгиевскому оружию.

Мы действительно от души поблагодарили генерала, и, напутствуемые лучшими пожеланиями и, чувствуя себя на седьмом небе от счастья, направились к нашему дорогому «карлику», как мы называли наш бронепоезд...

Боевая служба наша понадобилась в тот же день, а еще через несколько дней у австрийцев оказался бронированный поезд, который уже начал обстреливать наши позиции. Мой бронепоезд еще с ним не встречался, но рано или поздно дуэль наша должна была произойти. И этот день настал.

Выехали мы на позицию днем и на одном из поворотов, в расстоянии километра, как раз наскочили на броневой поезд противника. Для него, конечно, это тоже была неожиданность. Но не успел я подумать, как наша пушка заработала. Куда попали – не знаю, но только было видно, как бронепоезд окутался черным дымом и скрылся за поворотом. Мы помчались за ним, но в это время на нас набросились батареи противника, и я дал сигнал назад.

Больше, сколько мы не выезжали на позиции, броневого поезда противника не встречали, и вообще, он больше не показывался и позиции наши не обстреливал.

Я поблагодарил артиллеристов за блестящую боевую работу, доложил в штаб батальона и корпуса и Иван Степанович был представлен к очередной награде.

Так мы работали долгое время благополучно, но, однажды мы уж очень зарвались – заехали далеко, даже за наши позиции. Видимо, нас нарочно заманивали, так как артиллерия противника не стреляла. Как только в одном месте бронепоезд выскочил из-за поворота, как нарвался на 6-орудийную батарею, поставленную непосредственно перед железнодорожной линии специально, чтобы уничтожить бронепоезд. Но, видимо, орудийная прислуга прозевала и, когда бросилась к орудиям, моментально заработали наши пулеметы и вся их прислуга была перебита. Я хотел было приказать снять замки, но сейчас же по моему броневику был открыт такой ураганный огонь другой батареей, что уж тут не было времени снимать замки. Мы понеслись полным ходом назад к нашим позициям. По дороге опять нарвались на сюрприз. Что это было – не знаю, но в одном месте сзади нас раздался страшный взрыв, рельсы полетели вверх. Но мы успели и тут как-то удачно проскочить.

О всех моих выездах и боевых действиях бронепоезда я должен был сообщать в штаб корпуса и в штаб батальона, что я и делал ежедневно. Последний мой рейс, вероятно, их напугал и командиром бронированного поезда был назначен уже не поручик, а приехавший из Петрограда военный инженер полковник Львов, чуть ли не придворный, в боях не бывавший никогда. Я же был назначен начальником пулеметной команды, а Иван Степанович остался начальником нашей пушки. Назначение этого полковника начальником бронепоезда мне командир батальона объяснил в очень лестном смысле:

– Вы, – говорит, – с вашим артиллеристом, в конце концов расшибете мне бронепоезд. Вы храбры оба, представлены к Георгиевскому кавалеру и Георгиевскому оружию, но вам необходимо сдерживающее начало. Вот оно у вас и будет.

Сдерживающее начало было как раз полковником Львовым, но он оказался таким милым человеком, бесконечно добрым, простым и на вид симпатичным, что сразу завоевал наши сердца...

Воевали мы теперь уже реже и не потому, что полковник наш был трус, нет, он, конечно, был достаточно храбрый офицер, но осторожным он был очень – это несомненно. На крыше бронепоезда он велел приделать для маскировки тоненькие деревца и украсил его также и по бортам. Получилось что-то вроде движущегося сада, и пехота прозвала наш бронепоезд «краснорядица». Уж не знаю, лучше ли это было, но стреляли по нам гораздо реже.

Полковник Львов очень недолго командовал броневым поездом. Он получил другое крупное назначение. Расстался с нами очень трогательно и отбыл к месту новой службы. Я же опять принял поезд, а вскоре мне представилась возможность на 20 дней поехать в отпуск.

День моего отъезда в этот отпуск на всю жизнь сохранился в памяти, по одному трагическому случаю и странному совпадению, происшедшим на моих глазах. В этот день я должен был прибыть в штаб батальона, получить нужные бумаги и отправиться далее в отпуск. Бронепоезд принял Иван Степановичи, как раз в это время он получил сообщение по телефону, что к нему из России приехала жена и ждет его на станции Станиславов, куда мы, спросив, конечно, разрешение в штабе дивизии, моментально и выехали.

На перроне в Станиславове, действительно, его встретила жена. Радость, конечно, большая, трогательная встреча. Жена – очень симпатичная, интересная барынька. Иван Степанович представил меня и пока что, мы прошли в буфет 1-го класса и уселись там. Остановилась она в отеле, и теперь ему нужно было как-то устраивать, чтобы хоть несколько дней пробыть в Станиславове. Но вопрос, как устроить?

Единственный выход – это поговорить мне с командиром батальона и задержать мой отпуск на несколько дней. Я был готов и на это, если согласится командир. Ведь фактически, я с момента приезда в Станиславов, уже начинал свой отпуск.

В общем, так и порешили: идти сейчас же к командиру батальона и все урегулировать. Только что мы вышли на перрон, как из телеграфного отделения подошел к нам солдат.

– Так что, В. Благ-ие, броневой поезд спешно требуют на позицию.

Что ж? Ничего не поделаешь! Жена Ивана Степановича побледнела, забеспокоилась, заволновалась. Мы, как могли, ее успокаивали: опасности, мол, нет, поезд бронированный, вызовы такие каждый день бывают. Через полтора – два часа, а то и раньше бронепоезд будет обратно в Станиславове.

Мы проводили капитана. Он вскочил не на орудийную площадку, а сел уже в вагоне на моем месте в башне. Бронепоезд отошел, а я с женой Ивана Степановича пошел обратно в буфет, усадив ее там. Она немного успокоилась и мы решили, что я, не теряя времени, пойду в штаб батальона и попрошу командира на несколько дней задержать мой отпуск, чтобы я мог заменить капитана.

Я так и сделал. Командир батальона согласился, спросив, где же сейчас жена капитана?

– Нужно ж все-таки ее приветствовать – сказал он.

Я ответил, что она ожидает в буфете 1 класса, и мы пошли на перрон. Скоро подошел и бронепоезд. Открылся люк, выскочили пулеметчики и вынесли мертвое тело Ивана Степановича. Граната попала как раз в самую башню и разнесла ему голову. Жена бросилась к трупу. Сцена ужасная... Она упала на труп, страшно закричала и потеряла сознание. Мы отнесли ее пока в штаб батальона. Больше я ничем помочь ей не мог. Тут уж была Божья воля. Заменять мне теперь никого не нужно было, все равно назначение врем. исполн. должности командира бронепоезда должно было состояться немедленно и я, взяв в штабе нужные бумаги, отправился на вокзал.

Через несколько дней я уже был в Петрограде в объятьях матушки.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА:

1. Российский государственный военно-исторический архив.
Фонды:
Коллекция материалов по русско-японской войне, Главное управление Генерального Штаба, Управление военных сообщений ГУГШ, Отдел по устройству и службе войск ГУГШ, Штаб Верховного Главнокомандующего, Главное военно-техническое управление, Главное артиллерийское управление, Управление военных сообщений Ставки, Военный совет, Журналы совета военного министра, Особое совещание по обороне государства, Военно-промышленный комитет, Канцелярия военного министра, Походная канцелярия при Императорской главной квартире, Штаб главкома армий Северного фронт, Штаб главкома армий Западного фронта, Штаб главкома армий Юго-Западного фронта, Штаб главкома армий Кавказского фронта Управление главного начальника снабжений Северного фронта, Управление главного начальника снабжений Западного фронта, Управление главного начальника снабжений Юго-Западного фронта, Управление главного начальника снабжений Румынского фронта, Управление главного начальника снабжений Кавказской армии, Управление военных сообщений Кавказской армии, 1-я Отдельная Кавказская железнодорожная бригада, 2-я Заамурская железнодорожная бригада, 1-я железнодорожная бригада, 2-я железнодорожная бригада, 3-я железнодорожная бригада, 5-я железнодорожная бригада, 6-я железнодорожная бригада, 9-я железнодорожная бригада, 1-й Его Императорского Величества железнодорожный полк, 2-й Сибирский железнодорожный батальон, 4-й Сибирский железнодорожный батальон, 5-й Сибирский железнодорожный батальон, 1-й Заамурский железнодорожный батальон, 2-й Заамурский железнодорожный батальон, 3-й Заамурский железнодорожный батальон, 3-й железнодорожный батальон, 6-й железнодорожный батальон, 8-й железнодорожный батальон.
2. Российский государственный военный архив.
Фонды:
Управление делами народного комиссариата по военным и морским делам, Управление броневых сил РККА, Штаб Западного фронта, Штаб Южного фронта, Штаб Кавказского фронта.
3. Белые бронепоезда в Гражданской войне. Сборник. М., 2007.
4. Залесский К.А. Кто был кто в Первой мировой войне. М., 2003.
5. Купцов И.В., Буяков А.М., Юшко В.Л. Белый генералитет на Востоке России в годы Гражданской войны. Биографический справочник. 2011.
6. Лукашов М. Бронепоезд Чехословацкого корпуса «ORLIK» в Сибири и Забайкалье. Сборник Сибирский исторический альманах. Том 1. Гражданская война в Сибири. Красноярск, 2010.
7. Полупанов А. Бронепоезд «Свобода или смерть» № 4. Воениздат, 1939.
8. Раскольников Ф. Кронштадт и Питер в 1917 году. М., 1990.
9. Рутыч Н.Н. Биографический справочник высших чинов Добровольческой армии и Вооруженных Сил Юга России: Материалы к истории Белого движения. М., 2002.
10. Тинченко Я. Панцирні потяги, панцирники та залізничні війська у визвольній війні 1917–1920 рр. Київ, 2012.
11. Журналы: «Броневое дело», «Военная быль», «Нива», «Летопись войны», «Танкомастер».

В книге использованы иллюстрации из фондов Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА), Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи (ВИМАИВВС), Центрального музея Вооруженных Сил (ЦМВС), Центрального военно-морского музея (ЦВММ), Артиллерийского музея Финляндии (АМФ), коллекций Сергея Ромадина (Украина), Стефана Залоги (США), Януша Магнуского (Польша), а также из архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ).

Коломиец Максим Викторович
Русские бронепоезда Первой Мировой. «Стальные крепости» в бою

Подготовка оригинал-макета – ООО «Стратегия КМ»
Компьютерная верстка Е. Ермакова
Редактор Н. Соболькова
Ответственный редактор Л. Незвинская
В авторской редакции

ООО «Издательство «Яуза»
109505, Москва, Самаркандский б-р, д.15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Стратегия КМ»
105275, Москва, пр-т Буденного, д. 53

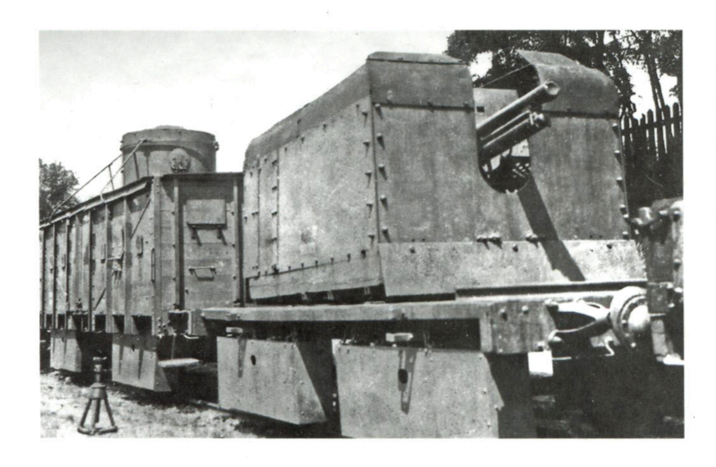
Для корреспонденции: 127015, Новодмитровская ул., д. 5А, офис 1601
Тел. (495) 981-46-19

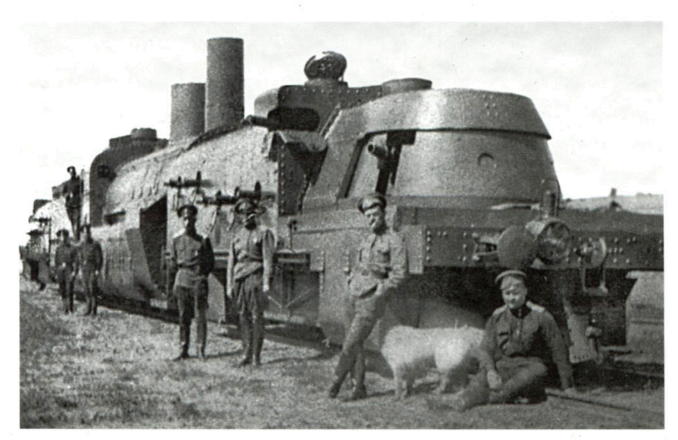
ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

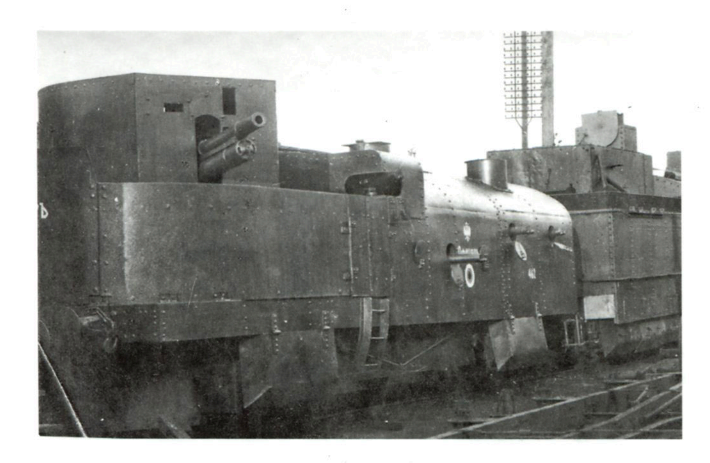
Подписано в печать 21.03.2013 года.
Формат 84x108 $^1/_{16}$. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 11,76. Тираж 1 400.
Зак. № 5803.
Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-63904-5

9 785699 639045 >







«Наступление дивизии в связи с работой бронепоезда идет успешно, поезд действует блестяще», «Бронепоезд неожиданной атакой захватил мост, чем обеспечил быстрое взятие города», «Подойдя к первой линии окопов и открыв по ним фланговый огонь из всех пулеметов и переднего орудия, поезд заставил неприятеля оставить окопы, обратив его в бегство...» – так участники Первой Мировой войны оценивали боевую работу русских бронепоездов, первый из которых вступил в строй уже в августе 1914 года. И если поначалу бронеплощадки представляли собой спешную переделку обычных вагонов, защищенных лишь простой сталью (как тогда выражались: «котельным железом») и слоями досок с засыпкой песка между ними, то уже в следующем году в бой пошли построенные по единому проекту бронепоезда типа «Хунхуз» с 12–16 мм броней, башенными орудийными установками, пулеметными спонсонами и централизованной водопроводной системой для охлаждения пулеметных стволов, шумоизоляцией и электрической сигнализацией. Но вершиной развития дореволюционных «стальных крепостей» стал мотоброневагон «Заамурец», который вообще не имел себе равных во всем мире и по техническому совершенству стоит в одном ряду с такими шедеврами русского военпрома, как бомбардировщик «Илья Муромец» или эсминец «Новик», а его невероятная «одиссея» (от Одессы и Тирасполя до Владивостока и Китая) может стать сюжетом для авантюрного романа.

Эта книга впервые в отечественной литературе восстанавливает полную историю становления железнодорожной бронетехники в России и боевого применения русских бронепоездов на всех фронтах Первой Мировой и Гражданской войн. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей, схем и фотографий.

ISBN 978-5-699-63904-5





